



**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
PAULO FERREIRA ROJAS**

**IMPACTOS DO COVID-19 NAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS
BRASILEIRAS**

**PALHOÇA
2021**

PAULO FERREIRA ROJAS

**IMPACTOS DO COVID-19 NAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS
BRASILEIRAS**

Monografia apresentada ao Curso de graduação em Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Cleo Marcus Garcia, MSc

PALHOÇA

2021

PAULO FERREIRA ROJAS

**IMPACTOS DO COVID-19 NAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS
BRASILEIRAS**

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovada em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 01 de Junho de 2021

Orientador: Prof. Cleo Marcus Garcia, MSc

Prof. Angelo Damigo Tavares, MSc

“Dedico essa pesquisa a todas os milhares de mortes causadas pelo Covid-19, a aqueles que perderam algum familiar ou ente próximo e aos que ficaram desempregados devido à pandemia.”

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de estender minha sincera gratidão a todos os profissionais de saúde, os quais colocam suas vidas em risco todos os dias para realizar aquilo que amam e trazem um pouco de esperança para a sociedade nesse momento impreciso.

Em segundo lugar, sou muito grato ao meu orientador, o Professor Cleo Marcus Garcia por me guiar e ajudar na execução deste trabalho.

E por último, mas não menos importante, gostaria de agradecer à minha família, amigos, colegas e professores por seu apoio contínuo durante todo o curso de graduação em Ciências Aeronáuticas da Universidade do Sul de Santa Catarina, suas considerações e ideias foram fontes de inspiração durante todo este processo.

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivos conhecer, compreender e avaliar os impactos, causados pelo surto de coronavírus (Covid-19), nas principais companhias aéreas brasileiras. A pesquisa se caracterizou por ser descritiva e exploratória, baseando-se em procedimentos documentais e bibliográficos oriundos de artigos, notícias, teses e outros documentos midiáticos. A busca foi efetuada nas principais empresas aéreas do Brasil (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Latam Airlines Brasil e Gol Linhas Aéreas Inteligentes) pelo motivo de sua importância no país, e abrangeu o aspecto financeiro e pessoal das empresas. Com uma abordagem tanto qualitativa, tanto quanto quantitativa, foi possível realizar um comparativo e através deste, verificar a diferença de dados do transporte aéreo nacional e internacional entre o ano de 2019 (sem pandemia) e o ano de 2020 (com pandemia), medidas tomadas pelo Governo Federal, Anac e Anvisa, os prejuízos e as diferentes respostas destas companhias aéreas no mercado do setor aéreo.

Palavras-chave: Companhias Aéreas Brasileiras. Covid-19. Corona Vírus. Setor Aéreo. Azul. Gol. Latam.

ABSTRACT

The present work aimed to know, understand and evaluate the impacts, considering the new outbreak of coronavirus (Covid-19), in the main Brazilian airlines. The research was characterized by being descriptive and exploratory, based on documentary and bibliographic procedures from articles, news, these and other media documents. The search was carried out in the main airlines in Brazil (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Latam Linhas Aéreas Brasil and Gol Linhas Aéreas Inteligentes), and covered the financial and personal aspects of the companies. With both, a qualitative and quantitative approach, it was possible to make a balance and through this, verify the difference of data of the national and international air transport between the year of 2019 (without pandemic) and the year of 2020 (with pandemic), measures taken by the Federal Government, Anac and Anvisa, the losses and the different reflections of these airlines in the air sector market.

Keywords: Brazilian Airlines. Covid-19. Coronavírus. Air Sector Market. Azul. Gol. Latam.

LISTA DE ABREVIATURAS

CHT - Certificado de Habilitação Técnica

Covid-19 - Nome análogo para Sars-CoV-2

EPIS - Equipamento de Proteção Individual

PACKS - Pressurization Air Conditioning Kits

Sars-CoV-2 - Síndrome Aguda Respiratória Grave Corona Vírus - 2

LISTA DE SIGLAS

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária

AZUL - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A

CGNA - Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea

GOL - Gol Linhas Aéreas Inteligentes

LATAM - Latam Linhas Aéreas Brasil

SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Probabilidade de contato direto com a pessoa infectada	16
Figura 2: Probabilidade de ser infectado.....	17
Figura 3: Custos e despesas dos serviços aéreos.....	17
Figura 4: Contribuição do transporte aéreo na economia Brasileira	19
Figura 5: Evolução do tráfego de passageiros da aviação civil de 1990 a 2020	21
Figura 6: Dados do transporte aéreo do mês de março 2019/2020.....	22
Figura 7: Dados do transporte aéreo do mês de abril 2019/2020.....	23
Figura 8: Dados do transporte aéreo do mês de maio 2019/2020.....	24
Figura 9: Dados do transporte aéreo do mês de junho 2019/2020.....	25
Figura 10: Dados do transporte aéreo do mês de julho 2019/2020.....	26
Figura 11: Dados do transporte aéreo do mês de agosto 2019/2020.....	27
Figura 12: Dados do transporte aéreo do mês de setembro 2019/2020.....	28
Figura 13: Dados do transporte aéreo do mês de outubro 2019/2020	29
Figura 14: Dados do transporte aéreo do mês de novembro 2019/2020.....	30
Figura 15: Dados do transporte aéreo 2019/2020	31
Figura 16: Programa part – time (redução 50%) compulsório	42
Figura 17: Programa escalonado de redução de jornada e salário compulsório	43

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 PROBLEMA DA PESQUISA.....	11
1.2 OBJETIVOS.....	11
1.2.1 Objetivo geral	11
1.2.2 Objetivos específicos	11
1.3 JUSTIFICATIVA.....	12
1.4 METODOLOGIA	13
1.4.1 Natureza e tipo de Pesquisa	13
1.4.2 Sujeitos da pesquisa	13
1.4.3 Materiais e métodos	14
1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO.....	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	15
2.1 PANDEMIAS EM GERAL	15
2.2 O COVID-19 “ <i>Mayday, Mayday, Mayday</i> ”	15
2.3 AVIAÇÃO CIVIL	17
2.3.1 Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A	18
2.3.2 Gol Linhas Aéreas Inteligentes	18
2.3.3 Latam Airlines Brasil	18
2.4 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL.....	19
2.5 SETOR AÉREO NA PANDEMIA “ <i>Brace for Impact</i> ”	20
3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	22
3.1 COMPARATIVO DOS DADOS DO TRANSPORTE AERÉO NAS PRINCIPAIS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS, NO PERÍODO DE MARÇO A DEZEMBRO DE 2020 EM COMPARAÇÃO A 2019.	22
3.2 ORIENTAÇÕES PROPOSTAS PELA ANAC E ANVISA AOS PASSAGEIROS, ÀS PRINCIPAIS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRAS, E AOS ADMINISTRADORES AEROPORTUÁRIOS, NO QUE DIZ RESPEITO A CUIDADOS E MELHORIAS NAS QUESTÕES DE HIGIENE, LIMPEZA E SEGURANÇA RELACIONADO AO VÍRUS.	32
3.2.1 Recomendações ao operador aéreo	33
3.2.2 Recomendações aos passageiros	36
3.2.3 Recomendações aos administradores aeroportuários	37
3.3 ALGUMAS DAS MEDIDAS E ESTRATÉGIAS REALIZADAS PELAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS E SUAS REPERCUSSÕES	
40	
3.3.1 Gol Linhas Aéreas Inteligentes	40
3.3.2 Latam Airlines Brasil e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A	43
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO

Alguns relatos apontaram que o recente surto mundial do Corona vírus (COVID 19) iniciou em um mercado de frutos do mar e animais em Wuhan, uma cidade na província de Hubei, na China. Os relatórios dos primeiros casos de COVID-19 começaram em dezembro de 2019. (GRUBER, 2020)

Antes disso, já se sabia que o Corona vírus são vírus comuns em certas espécies de animais, embora a transmissão de corona vírus de animais para humanos seja rara, acredita-se que essa nova cepa provavelmente foi oriunda de morcegos. Pode ter sido esse o início com que o SARS-CoV-2 começou a se espalhar pelo mundo. (GRUBER, 2020). No entanto, ainda não está claro exatamente como o vírus se propagou pela primeira vez para os humanos.

Com a declaração de uma pandemia baseada no COVID-19 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), em 11 de março de 2020, diversas fronteiras foram fechadas para estrangeiros, conseqüentemente, seus aeroportos para operações internacionais, voos cancelados, jatos voando com uma pequena quantidade de passageiros e frotas inteiras de aviões no chão. Para aqueles aeroportos que se mantiveram abertos, tiveram de cumprir uma série de formalidades e exigências alfandegárias de imigração e saúde, regulamentadas diferentemente, de acordo com as normas e decisões de cada país. (DECEA, 2019, p.2)

No Brasil, o total de movimentos aéreos registrados em abril de 2020 sofreu uma contração de 74,6% em comparação a abril de 2019. O setor se situou entre os mais atingidos pela crise devido ao avanço do novo corona vírus no país. As companhias aéreas têm altos custos operacionais envolvendo despesas com taxas pagas ao governo e aeroportos, salários e manutenção de aeronaves. Além disso, as mudanças no preço do dólar durante a pandemia aumentaram os gastos com combustíveis e arrendamentos (leasing) de aeronaves, visto que muitas companhias utilizam esse método para que se tenha uma constante renovação de aeronaves, fazendo com que os gastos com combustível seja ainda mais eficiente. A queda significativa da receita e a alta do dólar afetaram severamente a capacidade do orçamento de muitas empresas, principalmente aquelas em países emergentes, onde a variação cambial normalmente é um grande problema. Para evitar conseqüências ainda mais graves, alguns países desenvolveram planos de resgates financeiros. (DECEA, 2019, p.2)

As grandes companhias aéreas do Brasil, encontraram severas dificuldades financeiras e passaram a viver um cenário digno de filme de terror, obrigando essas empresas a reduzirem drasticamente a sua oferta. Desde o início da pandemia no país, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e o Governo Federal decretaram diversas medidas emergências provisórias de apoio econômico às companhias aéreas duramente atingidas pela queda na demanda devido à disseminação da pandemia. O Brasil não é o único mercado que irá emergir menor em um mundo pós COVID-19, pois há poucas evidências de que a demanda atingirá qualquer tipo de nível normal até o final de 2021 ou 2022, e o resultado será que as companhias aéreas mundiais precisarão se adaptar à sua nova realidade operacional. (ANAC, 2021)

O mercado brasileiro era amplamente racional antes do início da crise, mas suas companhias aéreas precisarão redimensionar suas operações para manter o equilíbrio ideal entre a atual oferta e demanda.

1.1 PROBLEMA DA PESQUISA

Quais foram os efeitos causados pela pandemia e quais as soluções encontradas pelas principais companhias aéreas brasileiras?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Conhecer as ações e avaliar as performances de como as principais companhias aéreas brasileiras reagiram ao SARS-CoV-2

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Comparar os dados do transporte aéreo brasileiro, pelas principais companhias aéreas, no período de março de 2019 a dezembro de 2020.
- b) Descrever as orientações propostas pela ANAC e ANVISA aos passageiros, às principais empresas de transporte aéreo comercial brasileiras, e aos

administradores aeroportuários, no que diz respeito a cuidados e melhorias nas questões de higiene, limpeza e segurança relacionado ao vírus.

- c) Conhecer as medidas e estratégias realizadas pelas principais companhias aéreas brasileiras e suas repercussões

1.3 JUSTIFICATIVA

Estar conectado com o mundo, tem ficado cada vez mais rápido e fácil. Muitas pessoas viajam frequentemente em busca da família, amigos, prazer, trabalho, reuniões, etc. A invenção do avião foi um importante marco na história da humanidade, ligando povos e culturas diferentes em um curto espaço de tempo. A globalização alterou a maneira como vivemos e ganhamos a vida. Conseqüentemente, o comércio e as viagens foram reconhecidos como determinantes significativos da propagação de doenças. Além disso, o aumento da urbanização e a integração mais estreita da economia mundial facilitaram a interconexão global. Portanto, infelizmente a globalização surgiu como um mecanismo essencial de propagação de doenças.

O Covid-19 alterou o número de viajantes, destinos e padrões de voo, e a situação permanece em fluxo constante. Para minimizar os riscos de contágio, os viajantes devem cumprir as medidas de proteção consideradas apropriadas pelo País de partida, o País de chegada e o transportador, em particular as companhias aéreas. Existe confusão em relação ao risco de transmissão do SARS-CoV-2. Por um lado, existe o risco de infecção a bordo das aeronaves ou nos aeroportos, que as companhias aéreas abordam com medidas, como o uso de filtros, monitoramento e teste de passageiros. Por outro lado, os governos tentam limitar o risco de transporte de passageiros infectados do exterior ou dentro de um país com medidas como proibição de viagens e quarentenas.

Considerado um dos transportes mais seguro do mundo, atualmente vivemos de tempos obscuros, com severas turbulências para a aviação, devido a nova doença do Covid-19, pondo em risco a vida dos passageiros e conseqüentemente todo o setor de transporte aéreo permanece ameaçado.

Portanto, resolvi escolher esse tema por ser um assunto recente, onde ainda não há muitas monografias realizadas. Utilizando uma “ótica” diferente e tendo uma grande relevância, o estudo pode ser uma importante referência no

desenvolvimento do sistema na aviação civil, despertando o interesse do leitor e do próprio autor, e, com isso, acrescentando conhecimento a todos. Não se trata apenas da aviação, apesar de provavelmente ser um dos setores mais afetados economicamente, pois ainda não se vê “luz no fim do túnel” e corre-se o risco de sair desta crise aeroviária de forma terrível e irreconhecível.

Espera-se que os resultados do estudo contribuam para os aspectos teóricos destas companhias relatadas, bem como fornecer implicações e informações relevantes.

1.4 METODOLOGIA

1.4.1 Natureza e tipo de Pesquisa

A pesquisa se caracterizou por ser descritiva e exploratória, reuniu informações de procedimentos documentais como também bibliográficos.

De acordo com Selltiz et al. (1965), enquadram-se na categoria dos estudos exploratórios todos aqueles que buscam descobrir idéias e intuições, na tentativa de adquirir maior familiaridade com o fenômeno pesquisado.

Já para Gil (1999), as pesquisas descritivas têm como finalidade principal a descrição das características de determinada população ou fenômeno, ou o estabelecimento de relações entre variáveis.

Segundo Lakatos e Marconi (2001, p. 183), descrevem a pesquisa bibliográfica:

“[...] abrange toda bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, materiais cartográficos, etc. [...] e sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto [...]”.

1.4.2 Sujeitos da pesquisa

A procura foi efetuada com foco nas três maiores empresas aéreas nacionais do País: (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., Latam Airlines Brasil e Gol Linhas Aéreas Inteligentes) e abrangeu o aspecto financeiro e pessoal dessas empresas.

1.4.3 Materiais e métodos

Com uma abordagem tanto qualitativa quanto quantitativa oriundos de artigos, notícias, teses e outros documentos midiáticos, foi possível verificar os prejuízos, e as diferentes respostas destas companhias aéreas no mercado do setor aéreo.

No que diz respeito aos dados do transporte aéreo foram considerados os seguintes itens:

- a) Participação das companhias citadas
- b) Demanda por voos
- c) Oferta de assentos
- d) Passageiros transportados
- e) Ocupação das aeronaves
- f) Carga transportada
- g) Número de voos

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

O presente trabalho foi construído na seguinte estrutura a fim de manter-se claro e padronizado:

No capítulo 1, apresenta-se a introdução constituída da problematização, problema do estudo, seus objetivos, justificativa e a metodologia empregada.

No capítulo 2, discorre-se o referencial teórico desta pesquisa, o qual foi estruturado em cinco tópicos, inicia-se com a descrição resumidamente sobre pandemias, o covid-19, história das três empresas aéreas retratadas nesta pesquisa, o setor aéreo no Brasil e na pandemia.

No tópico seguinte, capítulo 3, foi abordado a apresentação e discussão dos resultados. Através de gráficos foi possível realizar um comparativo entre o dados do transporte aéreo, descrever as orientações da Anac e Anvisa e analisar algumas das medidas realizadas pelas empresas aéreas.

Por fim, o trabalho encerra-se com as considerações finais obtidas pelo autor e suas referências usadas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 PANDEMIAS EM GERAL

Desde os tempos pré-históricos, surtos de doenças têm causado estragos, danos e transtornos a ponto de dizimar com civilizações inteiras. À medida que as civilizações se desenvolveram e progrediram, um grande número de pessoas que viviam muito próximas umas das outras e de animais domésticos, forneceram condições propícias para o crescimento e disseminação de doenças infecciosas. As condições foram ainda mais agravadas pela má nutrição e falta de saneamento. As primeiras pandemias globais foram criadas devido às rotas comerciais no exterior que disseminaram as infecções mundialmente.

As pandemias desempenharam um papel importante na formação da história humana ao longo dos tempos. Para maior clareza, vale a pena explicar o que significa “pandemia”. A Organização Mundial da Saúde (OMS) define uma pandemia como “a disseminação mundial de uma nova doença”.

No entanto, poucas pessoas que estão lendo esse trabalho hoje se lembrarão de surtos nessa escala, mas a história nos mostra que, embora seja devastador, o que estamos experimentando hoje não é tão incomum. O vírus da gripe H1N1, que causou uma pandemia há um século e a gripe suína em 2009, continuam a circular como um vírus sazonal causando infecções e mortes anualmente, assim como o vírus da gripe H3N2 de Hong Kong.

2.2 O COVID-19 “*Mayday, Mayday, Mayday*”

No final de dezembro de 2019, uma série de casos misteriosos de pneumonia foram relatadas em Wuhan, uma cidade de 11 milhões de habitantes no centro da China. Inicialmente, as autoridades de saúde chinesas, disseram que não havia transmissão de pessoa para pessoa, mas essa avaliação rapidamente foi questionada conforme os casos dobraram e depois triplicaram. Wuhan entrou em bloqueio, mas era tarde demais. Casos começaram a aparecer na Tailândia, Estados Unidos, África do Sul e além. Em março de 2020, o vírus se espalhou para quase todos os cantos do mundo, com nações inteiras em “*lockdown*” sob ordens de ficarem em casa. As escolas mudaram para o aprendizado online, locais de trabalho

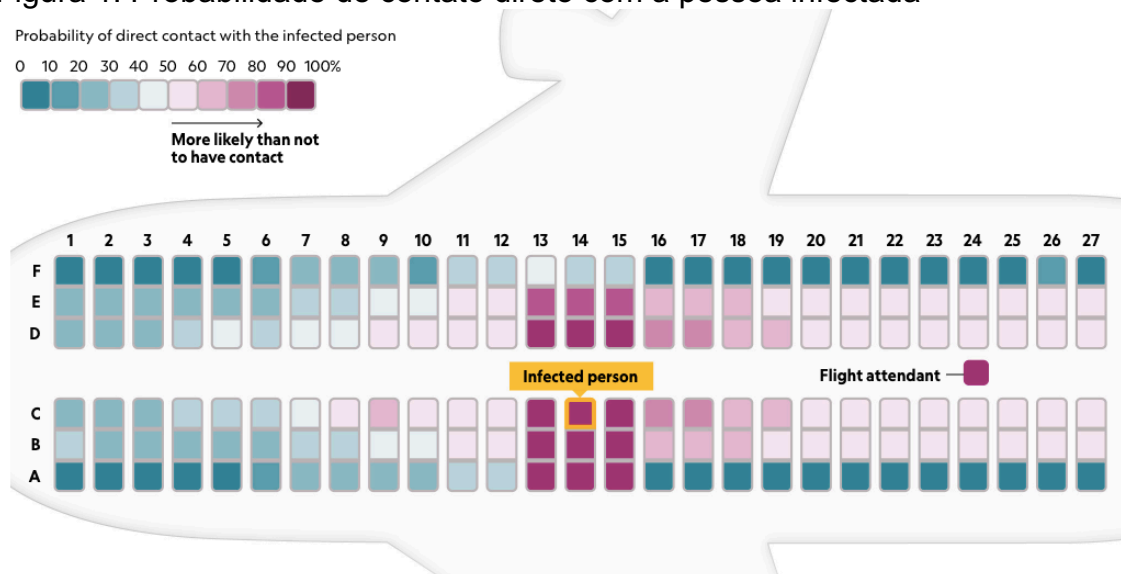
interditados e mudados para o “home office” através do Zoom, Skype e outros aplicativos de comunicação online. Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou uma pandemia global.

Medidas de proteção foram orientadas como, manter o distanciamento social, usar máscaras e lavar as mãos frequentemente com uso de álcool gel 70%.

A doença não poupou ninguém, presidentes de países, atletas, médicos e diversas pessoas foram hospitalizados com Covid-19. No início, somente se sabia de pessoas que contraíram o vírus através das mídias, pouco tempo depois, conhecidos, amigos e familiares estavam sendo intubados e falecendo em hospitais lotados, com sistema de saúde prestes a entrar em colapso. No final do ano passado, 2020, a esperança chegou na forma de vacinas. Até agora, entretanto, as vacinas alcançaram apenas uma fração das pessoas que necessitam desesperadamente. A esperança não demorou muito, houve a evolução e mutação do Covid-19 tomando novas formas, chamadas de “variantes”.

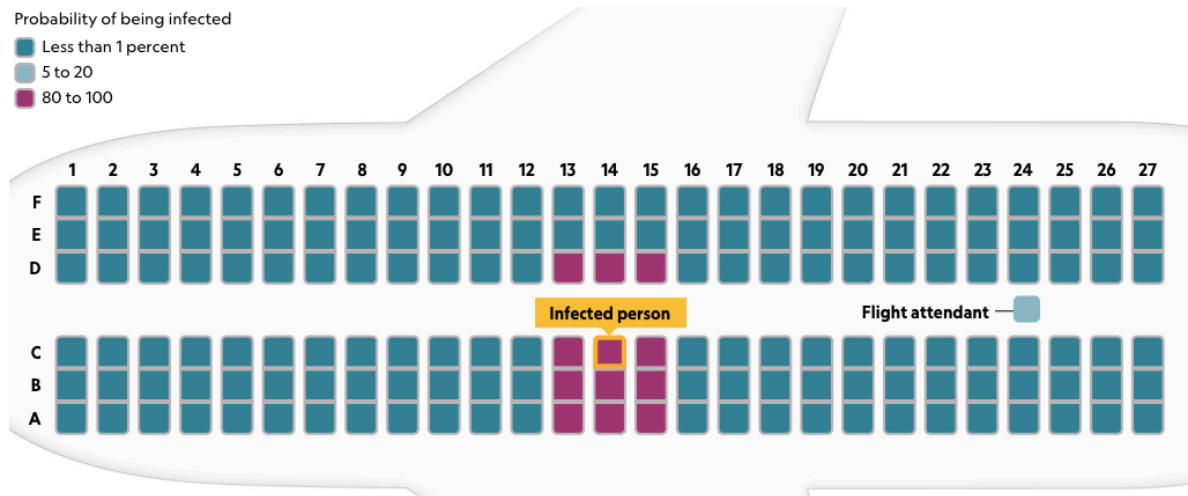
O coronavírus possui muitas variantes que foram identificadas. Mas várias, incluindo variantes encontradas inicialmente no Reino Unido, África do Sul e Brasil, são altamente transmissíveis e geraram preocupações de que as vacinas podem ser menos eficazes contra eles.

Figura 1: Probabilidade de contato direto com a pessoa infectada



Fonte: National Geographic 2020

Figura 2: Probabilidade de ser infectado

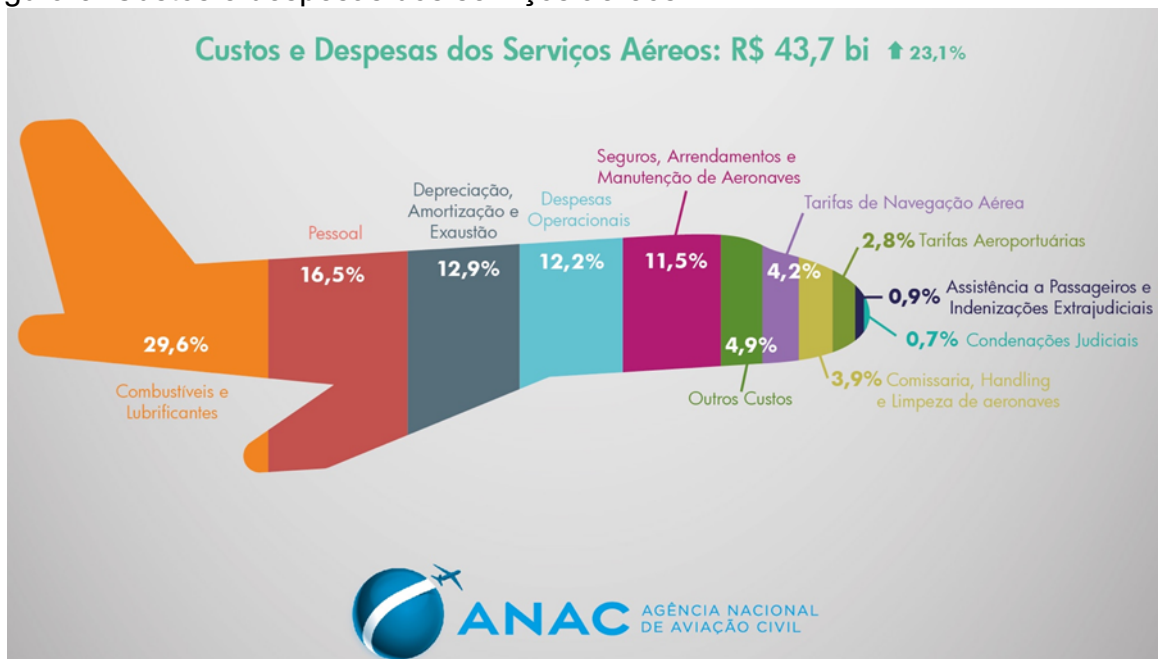


Fonte: National Geographic 2020

2.3 AVIAÇÃO CIVIL

A aviação civil surgiu pouco depois do final da I guerra mundial, tendo as capacidades de investigação e de produção, unidas pela guerra, passado a servir o interesse público. As máquinas militares foram remodeladas e utilizadas para promover o bem da população civil. Não tardaram, então, a surgir as primeiras aeronaves comerciais de passageiros.

Figura 3: Custos e despesas dos serviços aéreos



Fonte: Anac 2019

2.3.1 Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A

Criada em 2008, fundada por David Neeleman, o mesmo fundador da JetBlue. A companhia, nasceu com o objetivo de focar no mercado aéreo doméstico, e conectar regiões antes desprovidas deste tipo de serviço, onde as outras companhias aéreas existentes, Gol, Tam e Avianca, não conseguiam suprir, pelo motivo do seu tipo de frota de aeronaves. Baseada em Campinas, iniciou suas operações com poucos aviões do tipo Embraer, logo, no entanto, anunciou a aquisição de outra concorrente, a Trip Linhas Aéreas e aderiu aos voos internacionais. Atualmente foi considerada a melhor companhia aérea do mundo, pelo site Trip Advisor. (AZUL, 2021)

2.3.2 Gol Linhas Aéreas Inteligentes

Também conhecida como VRG Linhas Aéreas S.A. foi fundada em 2000 e iniciou suas operações no início do ano de 2001. Baseada no Rio de Janeiro, começou a ganhar espaço no mercado brasileiro com objetivo de “*low-cost*” oferecendo preços mais acessíveis aos passageiros. Com sua frota padronizada de Boeings e voando em rotas concorridas no país, se tornou uma das 3 principais empresas do setor aéreo nacional. (GOL, 2021)

2.3.3 Latam Airlines Brasil

Fundada em 1961, porém com outro nome e uma frota bem diferente da que vemos hoje. Naquela época, conhecida como Taxi Aéreo Marília era composta por poucos pilotos e aviões do tipo Cessna. Em 1976, realizando os transportes com o Embraer 110, a empresa passou a ser conhecida como TAM, Transportes Aéreos Regionais. Em 1990 mudou o nome novamente para Transportes Aéreo Meridionais e, em 1996, comprando a Lapsa, do governo paraguaio, foi criada a TAM Mercosul. Após 3 anos, a companhia lançou o primeiro programa de fidelidade do setor no Brasil, o TAM Fidelidade. Já em 2011, voando para diversos destinos internacionais e contando com uma frota bem maior de Airbus e Boeings, foi anunciado a fusão das duas empresas aéreas: TAM e LAN (chilena), formando assim a Latam Airlines Group,

com atuação também na Argentina, Colômbia, Equador, Paraguai e Peru. (LATAM, 2021)

2.4 A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL

O transporte aéreo é uma extraordinária mola que impulsiona o progresso e assegura o entendimento e a aproximação entre nações e povos, graças as características básicas de rapidez e segurança que proporciona.

Figura 4: Contribuição do transporte aéreo na economia Brasileira

The air transport sector makes a major contribution to the Brazilian economy



Fonte: Brazilian Airlines (IATA 2014)

Como podemos analisar na imagem acima, a aviação é de extrema importância para o Brasil como local de negócios. As empresas do setor de aviação são empregadores muito procurados por trabalhadores com uma ampla variedade de qualificações profissionais. Companhias aéreas, aeroportos e controle de tráfego aéreo são empregadores atraentes para centenas de milhares de homens e mulheres. Eles fornecem emprego seguro, muito além das fronteiras de nossa própria indústria.

No entanto, a importância real do transporte aéreo vai muito além dos empregos na aviação: por um lado, o transporte aéreo dá uma grande contribuição para a mobilidade individual das pessoas e, portanto, promove a compreensão

internacional e o intercâmbio cultural. Por outro lado, a aviação conecta empresas com importantes fornecedores e mercados de vendas em todo o mundo. A carga aérea desempenha um papel importante nisso especialmente no comércio. Atualmente algumas companhias aéreas realizam o transporte internacional das vacinas contra a Covid-19 para a distribuição entre a população brasileira.

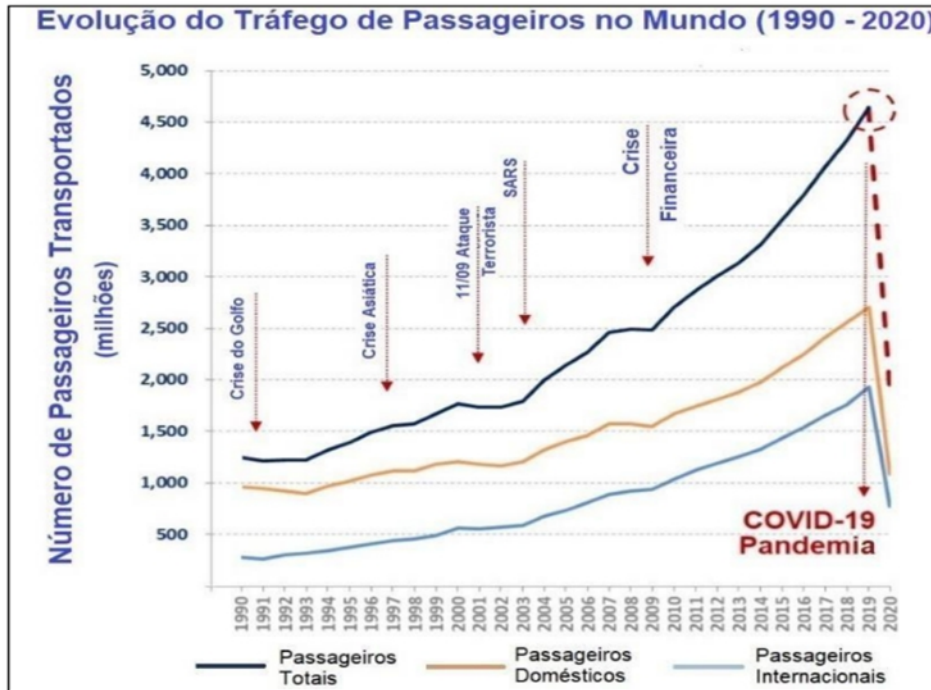
Além disso, o transporte aéreo também garante e criação de valor no país como local de negócios. Isso ocorre porque o transporte aéreo conecta pessoas de todo o mundo, fazendo com que o país lucre bastante com o turismo. (IATA, 2019)

2.5 SETOR AÉREO NA PANDEMIA “*Brace for Impact*”

Devido ao surto da Covid-19, os cancelamentos de voos aumentaram devido a restrições governamentais ou cancelamentos de passageiros. Apesar da diminuição do número de passageiros, a autoridade brasileira de transporte aéreo definiu uma malha aérea essencial mínima para as companhias aéreas para conectar os estados com pelo menos em voo, o que também poderia ajudar o sistema de saúde brasileiro a responder ao surto de Covid-19. (ANAC, 2020)

As autoridades brasileiras de transporte aéreo também permitiram que as empresas mudassem as aeronaves configuradas de passageiros para operações em voos de carga. Essa permissão auxiliou as companhias aéreas a alavancar o uso das aeronaves e a melhorar as receitas do período.

Figura 5: Evolução do tráfego de passageiros da aviação civil de 1990 a 2020

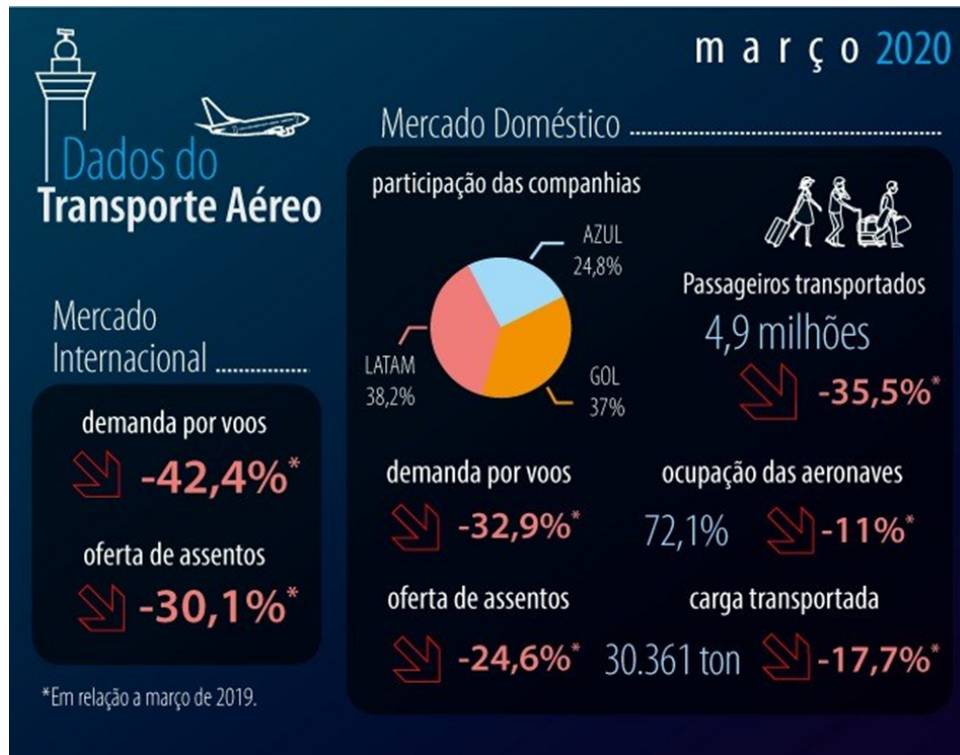


Fonte: Adaptado de "Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation" – (ICAO, 2020).

3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

3.1 COMPARATIVO DOS DADOS DO TRANSPORTE AERÉO NAS PRINCIPAIS EMPRESAS AÉREAS BRASILEIRAS, NO PERÍODO DE MARÇO A DEZEMBRO DE 2020 EM COMPARAÇÃO A 2019.

Figura 6: Dados do transporte aéreo do mês de março 2019/2020

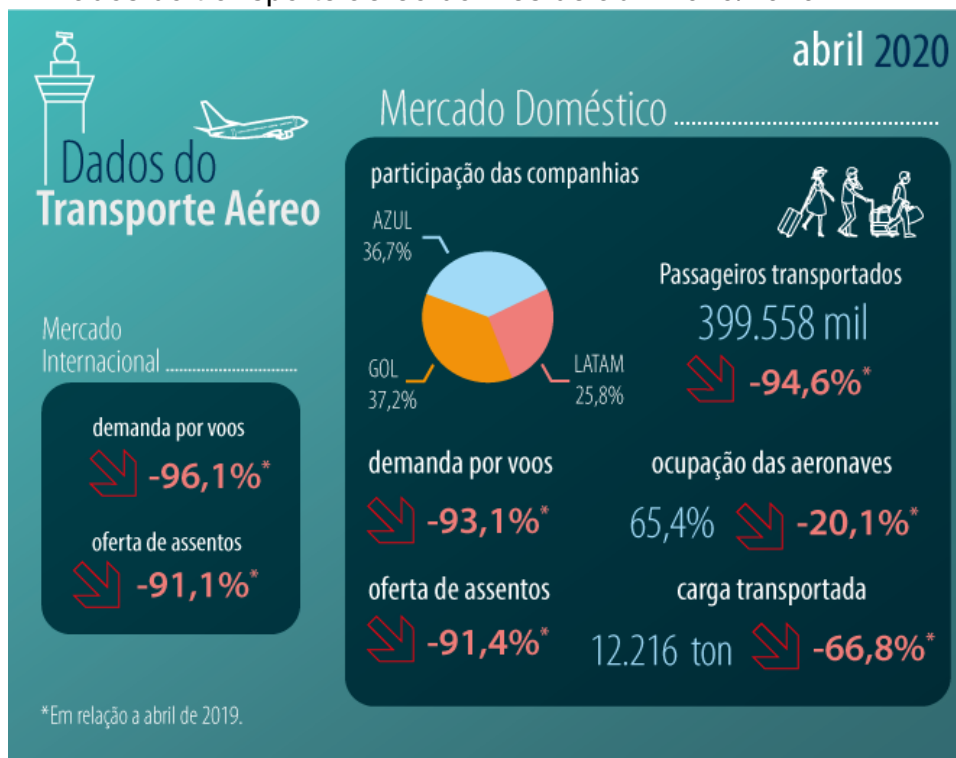


Fonte: Anac 2020

Após o fim do carnaval de 2020, foi constatado os primeiros casos de Covid-19 no Brasil. (ISTOÉ, 2020) Como podemos analisar a figura 5, o mercado do setor a aéreo brasileiro entrou em queda quando o surto de Covid-19 foi considerado pela OMS uma pandemia global. (OMS, 2020).

Para fazer frente a esse cenário, as empresas passaram a adequar sua malha aérea a essa nova condição. A redução foi tanta, que foi decidido manter somente uma malha aérea essencial, visando atender apenas as capitais estaduais diariamente. (ANAC, 2020) As maiores diferenças foram no mercado internacional devido às restrições de chegada e saída de cada país, e a demanda por voos obteve uma queda de 42,4% em relação ao mês de Março de 2019. A oferta por assentos consequentemente diminuiu, atingindo cifras de 30,1% a menos do que 2019.

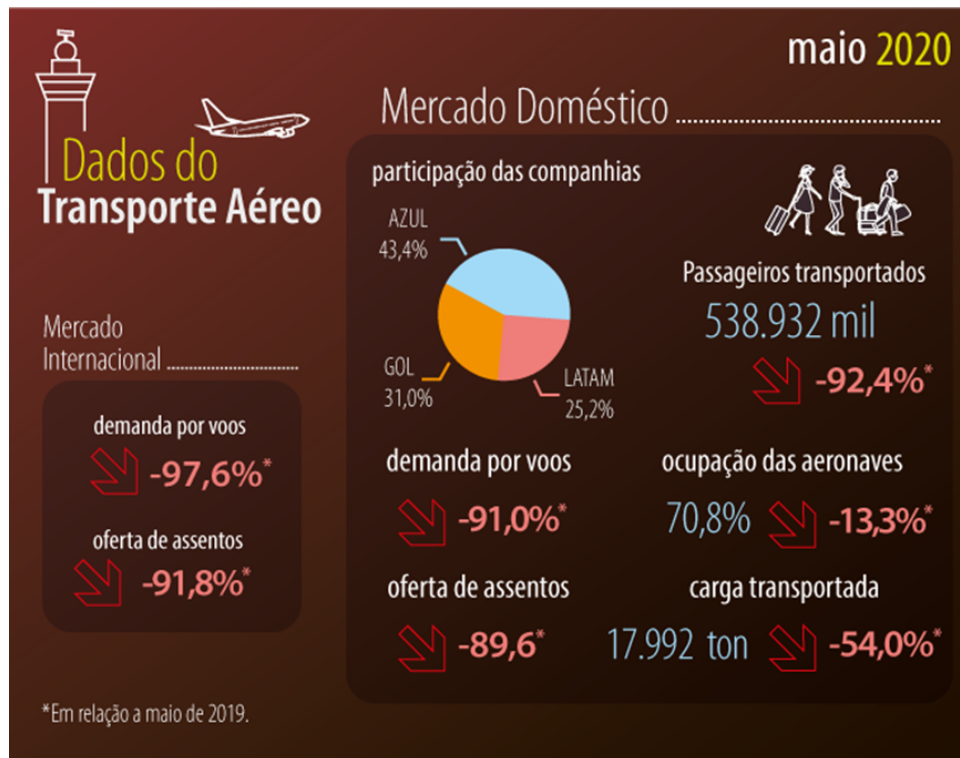
Figura 7: Dados do transporte aéreo do mês de abril 2019/2020



Fonte: Anac 2020

Já em abril, foi o ápice das reduções para as companhias aéreas, chegando a uma queda de 90,6% no número de voos. Enquanto em abril de 2019 foram realizados 115.162 voos comerciais, em 2020 o número caiu para somente 10.844 voos. (CGNA, 2020). Conseqüentemente a ocupação das aeronaves diminuiu em 20,1%, afetando também um menor número de cargas transportadas em 66,8%. O número de passageiros transportados foi o menor do ano de 2020, com 399.558 mil passageiros. Neste mês, a Anac autorizou o início dos transportes de carga em cabine de passageiros, para viabilizar a rápida entrega de medicamentos, equipamentos de proteção individual, alimentos e demais insumos de saúde. (ANAC, 2020). Como resultado auxiliou as empresas a minimizar as perdas de receitas e, também, a melhorar a utilização das aeronaves.

Figura 8: Dados do transporte aéreo do mês de maio 2019/2020

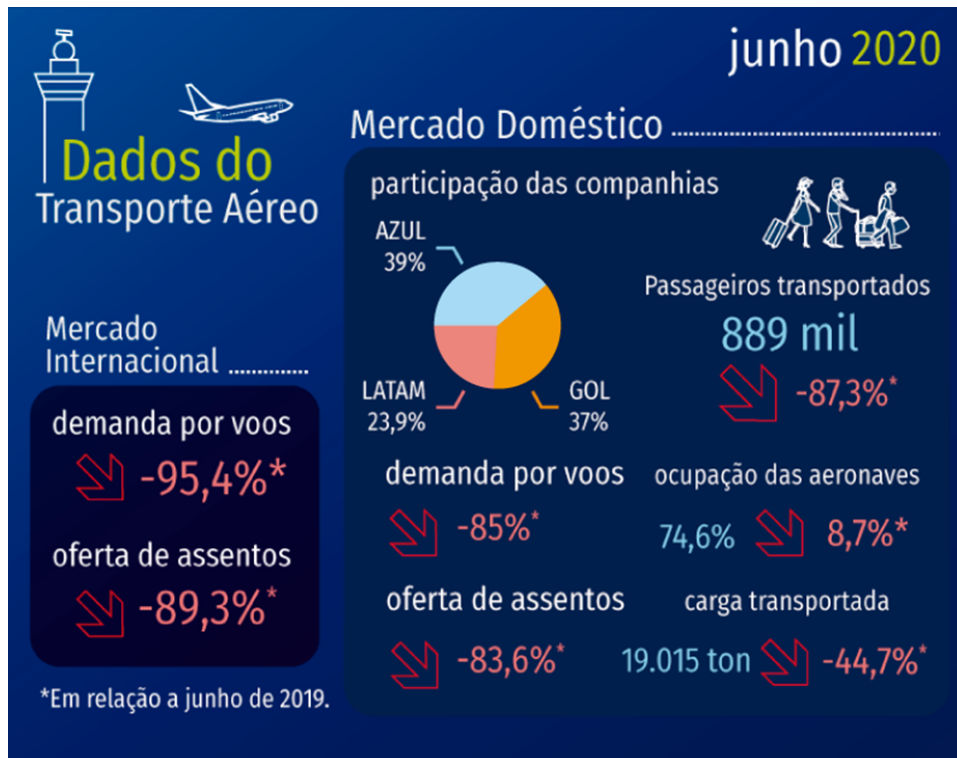


Fonte: Anac 2020

No mês de maio, observou-se uma maior participação da Azul no mercado doméstico, porém todos os outros índices se encontraram em grande declive. A malha essencial do mês de maio contou com 44 cidades atendidas, somando apenas 1.254 voos semanais contra os 14.781 previstos para o período. (ANAC, 2020).

Em relação ao mercado internacional houve baixa de 97,6% e oferta de assentos em contração de 91,8%. Um ponto importante da figura 7, é que tivemos o início do crescimento no número de passageiros transportados e cargas, uma diferença de 139.374 mil passageiros e 5.776 cargas a mais, comparado ao mês anterior de 2020.

Figura 9: Dados do transporte aéreo do mês de junho 2019/2020

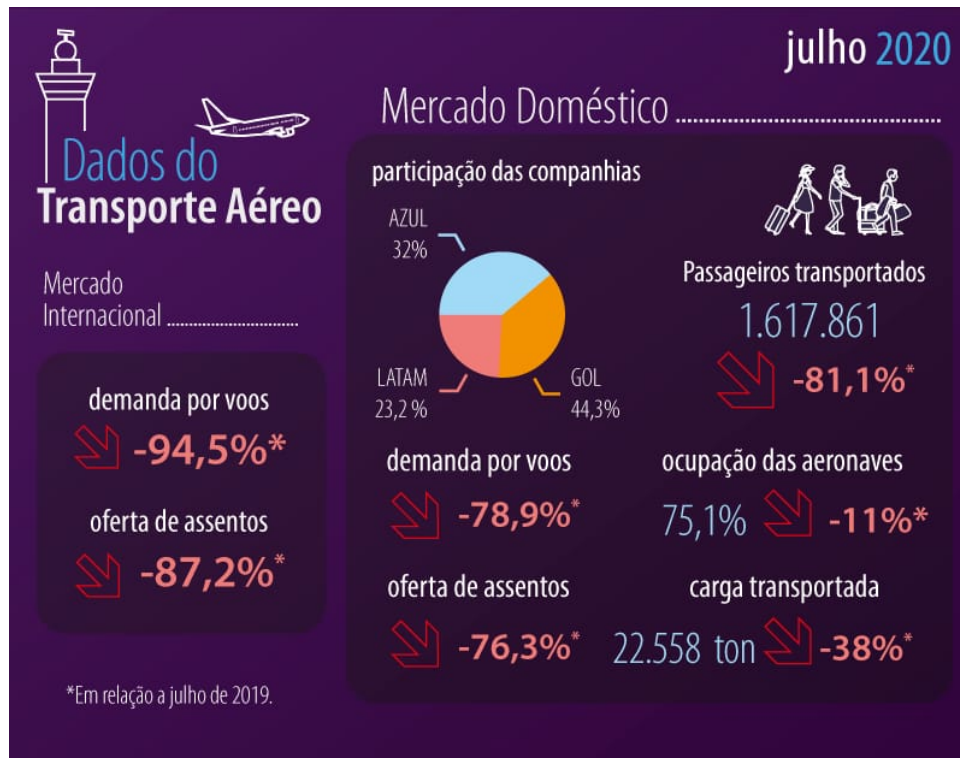


Fonte: Anac 2020

Como temos observado, de mês a mês, os indicadores, apesar de se encontrarem bem abaixo comparados a 2019, foi possível ver uma pequena melhora em relação aos meses anteriores de 2020. Na figura 8, relacionado ao mês de Junho, sobre o mercado internacional houve queda de 95,4% na demanda por voos e 89,3% na oferta de assentos.

De acordo com a Anac, foi calculado um prejuízo de R\$ 6,2 bilhões de reais neste 2º trimestre, entre Azul, Gol e Latam. O resultado correspondeu a uma margem líquida negativa de 399,6%, ante lucro líquido de R\$ 191,8 milhões obtido no mesmo período de 2019. Esse foi o resultado líquido com maior impacto negativo obtido em um trimestre pelas empresas de toda a série histórica, iniciada em 2015. (ANAC, 2020).

Figura 10: Dados do transporte aéreo do mês de julho 2019/2020

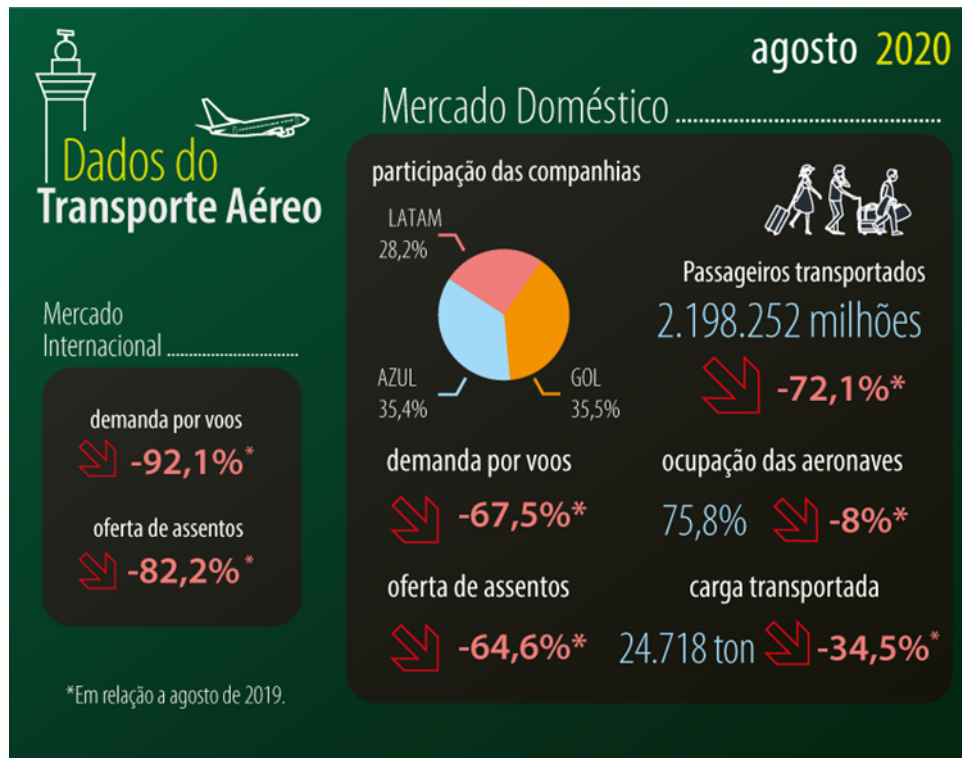


Fonte: Anac 2020

A Figura 9 mostrou a evolução nos voos domésticos, enquanto os voos internacionais ainda permaneceram praticamente no mesmo patamar de abril. Em Julho, também obtivemos praticamente o dobro de passageiros transportados comparado ao mês anterior, de junho, com um crescimento de 728.861 passageiros a mais.

Neste mês, a Anac prorrogou a medida “waiver”, que seria o abono do cancelamento de slots (horários de chegada e partida em aeroportos coordenados) do cálculo do índice de regularidade para a obtenção de direitos históricos pelas companhias aéreas. (ANAC,2020).

Figura 11: Dados do transporte aéreo do mês de agosto 2019/2020

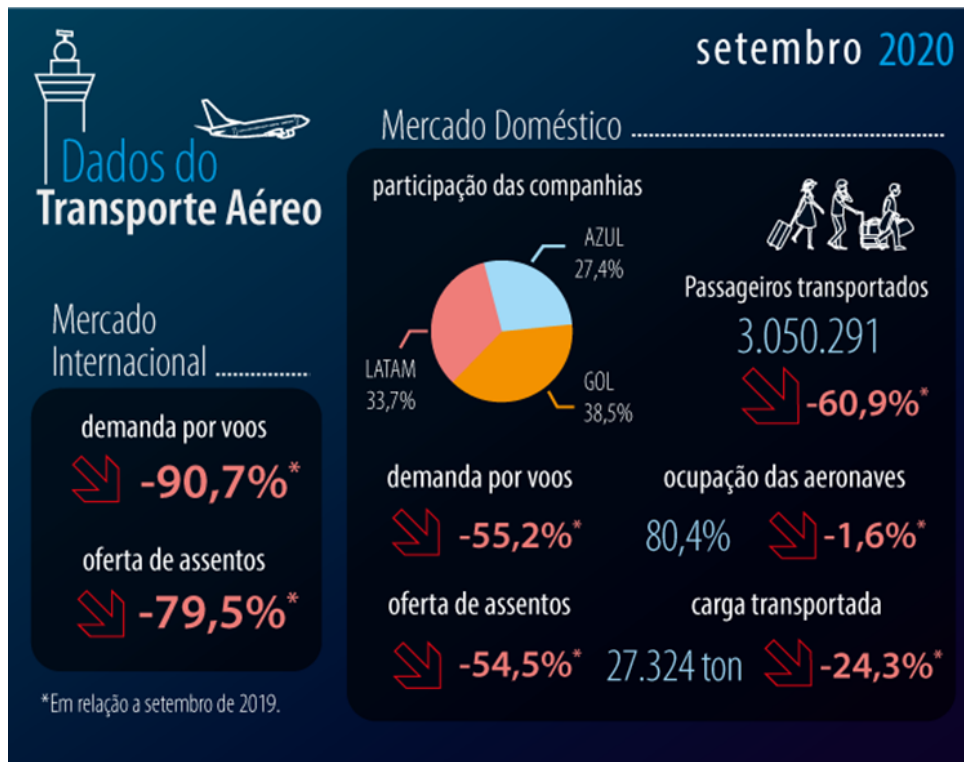


Fonte: Anac 2020

No mês de agosto, os índices se mantiveram em elevação constante comparados aos meses anteriores deste ano, sendo que a maior diferença foi encontrada na demanda por voos, oferta de assentos e passageiros transportados.

Também neste mês, a Anac prorrogou o porte obrigatório da CHT (Certificado de Habilitação Técnica) na modalidade digital, a qual começou a ser exigida em fevereiro de 2021. Este documento é exigido para adequações nos acessos às áreas restritas dos aeroportos, antigamente na modalidade física.

Figura 12: Dados do transporte aéreo do mês de setembro 2019/2020

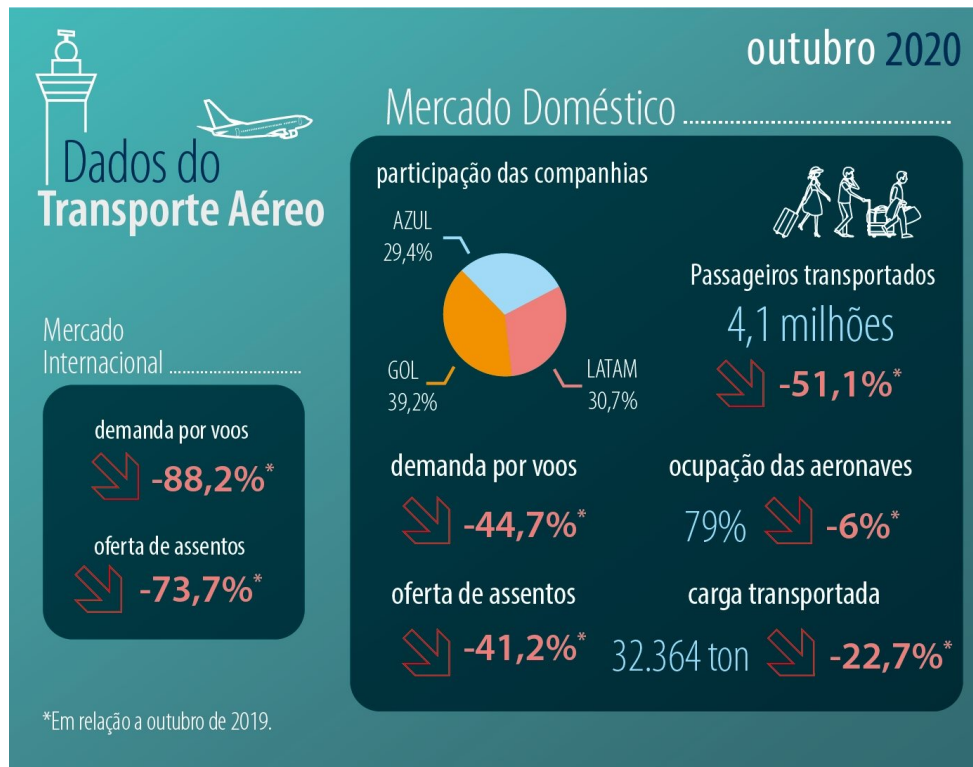


Fonte: Anac 2020

Na figura 11, a qual retrata o mês de setembro, viu-se um mercado tentando se reaquecer de forma lenta e gradual, com um número de passageiros crescendo, 852.039 passageiros a mais em relação a agosto. O mercado doméstico em 55,2% na demanda por voos a menos que 2019 e a oferta por assentos em baixa de 54,5%.

Em setembro a Anac prorrogou a validade de habilitações, certificados, autorizações, averbações, credenciamentos, treinamentos e exames operacionais com vencimento entre outubro e dezembro, frente ao risco por contágio, a Anac concedeu o prazo por mais 120 dias. (ANAC,2020).

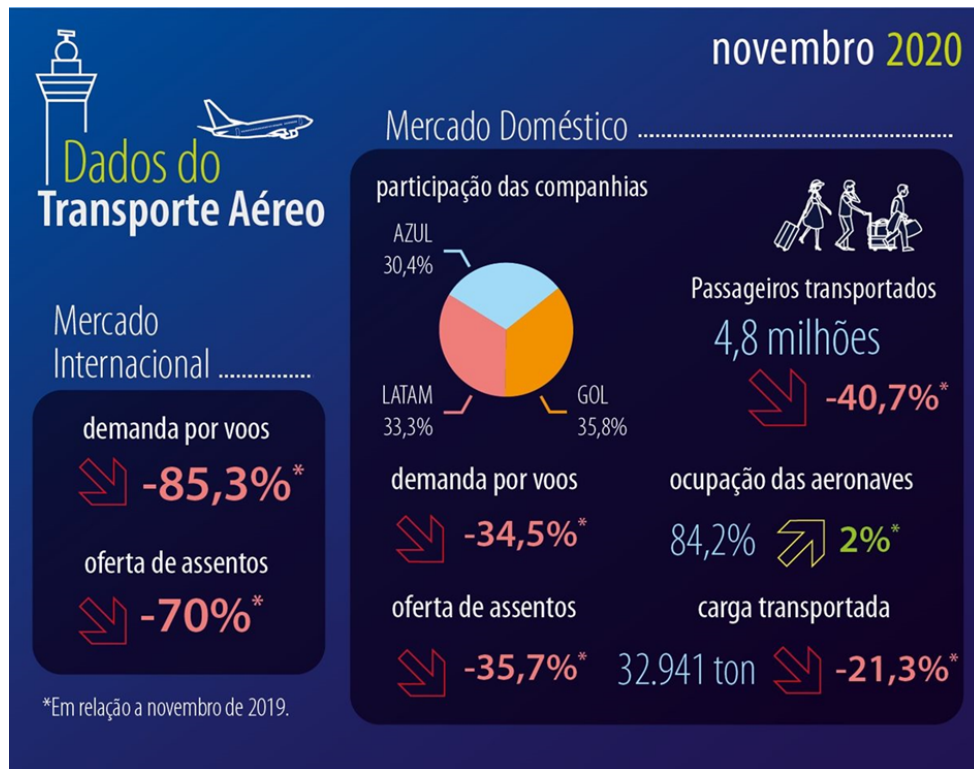
Figura 13: Dados do transporte aéreo do mês de outubro 2019/2020



Fonte: Anac 2020

No mês de outubro, a demanda por voos foi de 88,2% a menos do que em 2019 e a oferta de assentos 73,7% menor. Além disso, concluiu-se que o mercado internacional, em 2020, também vem se recuperando, porém de uma forma bem mais lenta comparado ao mercado doméstico. No mês de outubro de 2019 obtivemos 126.589 voos comerciais, já em outubro de 2020 observou-se 61.001 voos comerciais, uma contração em de 51,8%. (CGNA, 2020). A ocupação das aeronaves teve uma pequena diminuída, de 1,4% em relação ao mês anterior.

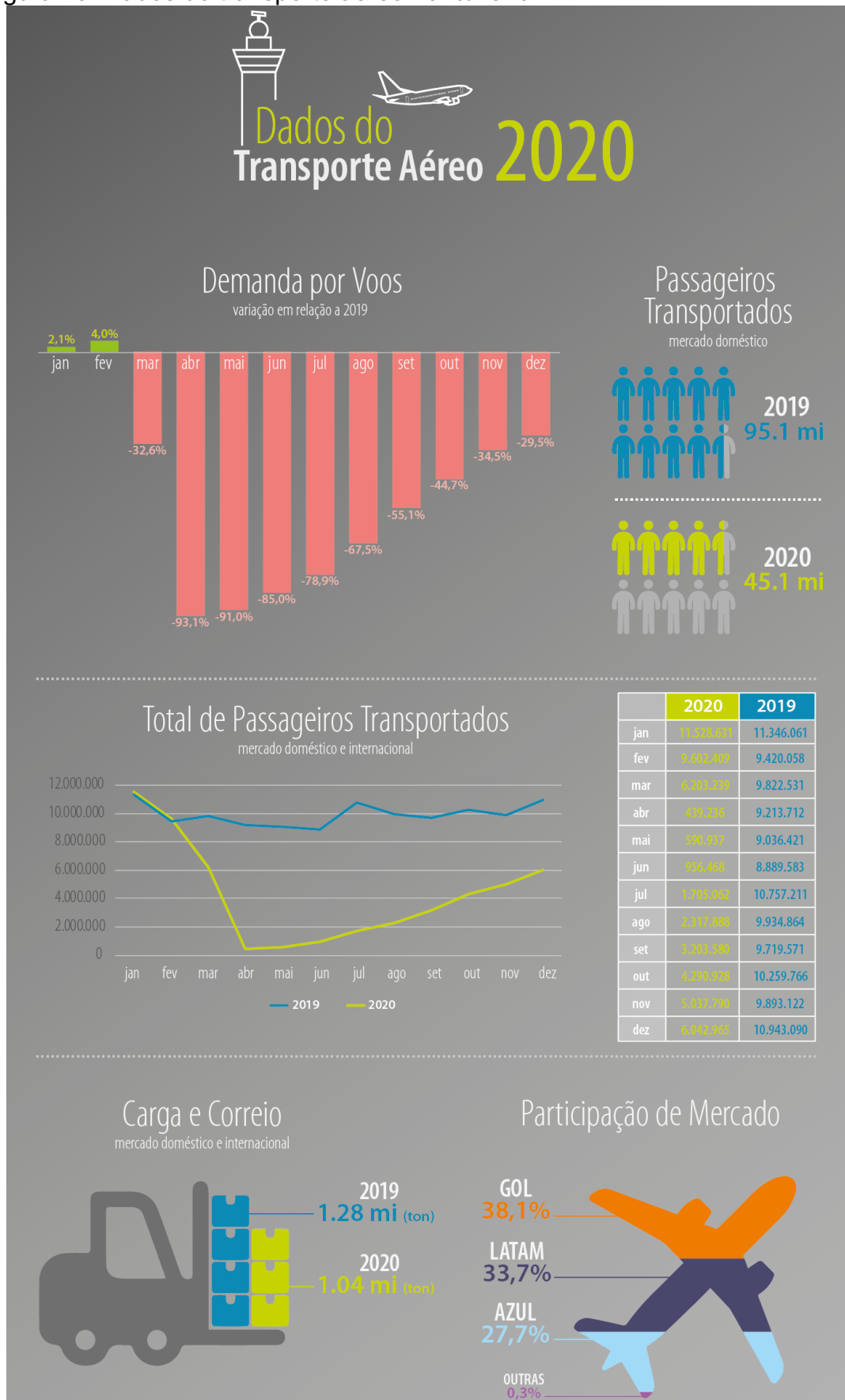
Figura 14: Dados do transporte aéreo do mês de novembro 2019/2020



Fonte: Anac 2020

Na figura 12, sobre o mês de novembro, obtivemos o primeiro indicador positivo dos meses analisados neste trabalho, com ocupação das aeronaves com 84,2%, 2% a mais que novembro de 2019. Os outros índices ainda encontraram-se em período de retomada comparados a 2020, porém inferiores ao mês de novembro de 2019. Pode se observar uma participação praticamente semelhante entre as companhias brasileiras.

Figura 15: Dados do transporte aéreo 2019/2020



Fonte: Anac 2021

Na figura 12, localizada na página anterior, observou-se que no mês de dezembro/2020 obtivemos a menor diferença de demanda por voos desde o início da pandemia no Brasil (março), de apenas 29,5% em comparação ao mês de dezembro/2019. Conseguimos analisar também, na mesma figura, dados do transporte aéreo brasileiro em geral, do ano inteiro de 2020 comparado ao ano de 2019. Vale lembrar, que 2019 já vinha em grande crescimento em relação aos anos anteriores, batendo recordes, com maiores números de passageiros transportados no mercado doméstico e internacional na série histórica. Tratava-se da terceira alta consecutiva no indicador. (ANAC, 2020). Em meados de Fevereiro de 2020, acreditava-se ser mais um ano oportuno e eficaz para a aviação, o qual na verdade se tornou um setor de grande exíguo. Como se observou, nos gráficos da figura 12, e já retratado detalhadamente nas demais figuras 5,6,7,8,9,10 e 11 sobre os meses anteriores, conclui-se que o setor aéreo no ano de 2020, obteve uma grande retração com perdas descomunais. Foram transportados um total de 45.1 milhões de passageiros em 2020, ou seja, 50 milhões de passageiros a menos do que em 2019, portanto, menos do que a metade do ano anterior.

Contudo, através de auxílios do Governo Federal, Anac e medidas impostas pelas próprias companhias aéreas as empresas vem se recuperando.

3.2 ORIENTAÇÕES PROPOSTAS PELA ANAC E ANVISA AOS PASSAGEIROS, ÀS PRINCIPAIS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRAS, E AOS ADMINISTRADORES AEROPORTUÁRIOS, NO QUE DIZ RESPEITO A CUIDADOS E MELHORIAS NAS QUESTÕES DE HIGIENE, LIMPEZA E SEGURANÇA RELACIONADO AO VÍRUS.

Como já relatado e observado anteriormente, com a declaração de uma pandemia pela OMS em Março de 2020, apesar da grande redução no número de voos o setor aéreo continuou operando, e por um determinado tempo realizou voos somente entre as capitais e cidades relevantes com uma malha aérea essencial. Este serviço, por meio de sua importância foi e continua sendo necessário ao país, através do transporte de medicamentos, vacinas, ventiladores mecânicos, pacientes, vítimas, médicos, passageiros, entre outros. Assim, a Anac e Anvisa, estipularam regras, recomendações, orientações e medidas sanitárias para os passageiros, empresas aéreas e administradores aeroportuários com um propósito de minimizar os impactos negativos do covid-19 no setor aéreo. Essas informações decretadas, foram

publicadas pela Anvisa e implementadas pela Anac, mediante a cartilhas e descritas abaixo: (ANAC, 2020)

3.2.1 Recomendações ao operador aéreo

- Seguir as orientações das autoridades sanitárias competentes.
- Esteja sempre ciente do risco relacionado à Covid-19.
- Garanta que os comandantes conheçam o protocolo de “Atendimento de Evento de Saúde Pública a bordo” da ANVISA.
- Assegure que uma quantidade suficiente de água potável e sabão esteja disponível, antes da partida, para higienização das mãos dos passageiros e tripulantes.
- Assegure que um número suficiente de luvas e máscaras esteja a bordo da aeronave.
- Providencie à tripulação um higienizador de mãos à base de álcool a 70%.
- Assegure que não há passageiros a bordo da aeronave em solo por período superior a 30 minutos sem o fluxo de ar da cabine em pleno funcionamento (Pressurization Air Conditioning Kits - PACKS).
- Realize uma avaliação criteriosa do percentual de renovação de ar na cabine (PACKS) em todas as etapas do voo. Em caso de passageiros ou tripulantes com sintomas de Covid-19, recomenda-se avaliar a pertinência de uso do maior percentual de renovação de ar disponível no sistema da aeronave (Exemplo: Fluxo de ar em HI).
- Informe aos membros da tripulação e aeroviários sobre a gestão da Covid-19 a bordo de aeronaves.

Procedimentos a bordo:

- Assegure que a tripulação e equipe de solo estão devidamente qualificadas para executar os procedimentos adequados para os casos com passageiros ou tripulantes doentes, suspeitos ou prováveis de Covid-19 a bordo da aeronave. E também:
- Providencie, se possível, máscara cirúrgica para uso do passageiro ou

tripulante afetado.

- Defina se possível um sanitário específico para a utilização exclusiva dos passageiros ou tripulantes afetados.
- Cumprir com as orientações elencadas pela ANVISA (“Atendimento de Evento de Saúde Pública a bordo”).

Cuidados pessoais:

Incentive as tripulações a:

- Evitar o contato com pessoas doentes.
- Ficar nos seus quartos de hotel, na medida do possível.
- Minimizar o contato com a população em geral.
- Utilizar o distanciamento social (se possível, manter uma distância de aproximadamente 2 metros) sempre que estiver em público.
- Evitar multidões, lojas, eventos desportivos ou de entretenimento de massas e outras situações em que haja grande número de pessoas.
- Alimentar-se em seus quartos de hotel com serviço de quarto ou serviço de entrega. Se não houver essa alternativa, comer no restaurante do hotel ou, se não existir, optar pelo restaurante mais próximo.

Informações de suporte:

- - Desenvolva e divulgue procedimento a ser seguido pelos tripulantes que apresentarem os sintomas de Covid-19, contendo, por exemplo:
- - A forma de entrar em contato com a empresa aérea e com as autoridades sanitárias competentes em locais onde a tripulação estará fazendo escala, pernoite, etc.
- - As informações sobre as autoridades sanitárias competentes nos estados e locais relacionados à Covid-19.

Medidas preventivas:

- Supervisione o estado de saúde dos tripulantes. Para isso, sugere-se:
- Considerar a possibilidade do fornecimento de termômetros para uso da

tripulação.

- Sugerir aos tripulantes verificarem sua temperatura duas vezes ao dia (no período da manhã e à noite).
- Orientar os tripulantes a comunicarem à empresa imediatamente sintomas de Covid-19 (Exemplo: febre, tosse ou qualquer dificuldade para respirar).
- Verificar, periodicamente, se os tripulantes estão realizando o monitoramento dos sintomas.
- Certificar-se de que os tripulantes estão assintomáticos antes de embarcarem no voo.
- Monitorar e adotar as medidas necessárias para a segurança de voo e saúde dos tripulantes que tiveram contato próximo com casos suspeitos, prováveis ou confirmados de Covid-19.
- Orientar para que tripulantes que apresentarem sintomas de febre, tosse ou dificuldade respiratória não exerçam suas funções a bordo de aeronave nos segmentos de voo subsequentes, conforme orientação da empresa.
- Avaliar a possibilidade de uso de tripulações fixas, ou com menor rotatividade, observadas as limitações legais e de fadiga.
- Assegurar que as pressões de custo não reduzam indevidamente os níveis de segurança aceitáveis.
- Assegurar o uso contínuo do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional em todo seu potencial.
- Considerar a existência de novos riscos associados a operações não rotineiras ou mistas (carga/pax).
- Considerar a redução do desempenho pessoal e o aumento do risco relacionado a fatores humanos da tripulação e aeroviários (Exemplo: medo, aumento do stress, aumento das pressões, distração, complacência, razões psicológicas etc.)
- Assegurar que a política de “cultura justa” seja conhecida e compreendida dentro da empresa.
- A empresa deverá avaliar o risco (sanitário e de segurança de voo) para utilizar tripulantes que estejam dentro do grupo de risco definido pela autoridade sanitária competente.
- Considerar e mitigar novos riscos relacionados a fadiga no cenário da

pandemia de Covid-19.

- Considerar um maior monitoramento de dados de voo para identificar eventos precursores de risco.
- Considerar limitar o acesso às aeronaves (cockpit) apenas ao pessoal com atividades essenciais à segurança do voo.
- Considerar uma maior atenção aos procedimentos de pré voo, tais como: NOTAMs, possíveis indisponibilidades de tripulantes com sintomas de Covid-19, adequações de SOP etc.
- Avaliar cautelosamente os critérios para transporte de carga em cabine de passageiros, bem como a adequação da política para transporte de artigos perigosos.
- Compartilhar avaliações de risco e experiência entre os operadores aéreos.

Desinfecção das aeronaves:

- Os operadores aéreos devem realizar a limpeza e desinfecção das aeronaves conforme estabelecido em normas específicas da autoridade sanitária e observar as orientações do fabricante da aeronave. Devem observar ainda:
- O design da cabine de pilotagem, da cabine de passageiros e o tipo de superfície a ser limpa.
- As características utilizadas para limpeza e desinfecção. Elas devem ser compatíveis com os componentes da aeronave, e não devem causar efeitos danosos em peças, estrutura ou aviônicos da aeronave.
- Avaliar a necessidade de aumento da frequência da limpeza e desinfecção das aeronaves (incluindo cockpit) em virtude da pandemia do novo corona vírus.

3.2.2 Recomendações aos passageiros

- Uso de máscara em toda viagem

A ANVISA determinou que não poderá embarcar no avião pessoas que estiverem usando máscaras de: protetores faciais do tipo “face shield” sem máscara por baixo, bandanas ou lenços, máscaras não profissionais (industrializadas ou artesanais) com apenas uma camada, máscaras de acrílico ou de plástico transparente e máscaras com válvula de expiração, mesmo que sejam profissionais. (ANVISA, 2021)

- Check in pela internet

A recomendação é de se manter 2 metros para passageiros que precisarem fazer o check in presencial, o ideal é o check in pela internet evitando o contato com terceiros.

- Álcool em gel

Voos nacionais máximo de 500ml.

Voos internacionais máximo de 100ml.

No aeroporto:

- Proteção para funcionários

Todos os profissionais que trabalham no local devem usar EPIS (equipamento de proteção individual)

- Higienização das mãos

Além do álcool em gel, lavar as mãos sempre que possível.

- Distanciamento entre as pessoas

Distanciamento de 2 metros entre passageiros, em filas ou espaço comum do aeroporto.

- Assento no aeroporto

A recomendação é que a administração do local, bloqueie certos assentos a fim de manter o distanciamento para aquelas que aguardam seus voos.

- Evite as aglomerações

Ao desembarcar:

- Aguardar a chamada sentado

Após o pouso, o passageiro deve aguardar ser chamado pela tripulação, de acordo com a fileira que estiver sentado.

- Busque manter o distanciamento na saída

3.2.3 Recomendações aos administradores aeroportuários

- Divulgar, os avisos sonoros em todas as áreas de embarque e desembarque nacionais e internacionais, conforme texto proposto e repassado pelas autoridades sanitárias.
- Notificar à Autoridade Sanitária, casos suspeitos identificados na área aeroportuária;

- Divulgar em seus sites na Internet, orientação para que somente se dirijam aos terminais as pessoas que forem viajar;
- Manter atualização da programação de chegadas e partidas de táxi-aéreo e de voos nacionais e internacionais, em especial quando de operações de repatriação;
- Supervisionar as equipes de limpeza dos aeroportos quanto à intensificação dos seus procedimentos, com foco em: frequência da atividade, saneante apropriado, concentração, tempo de contato e técnica utilizada para a limpeza e desinfecção e uso de EPI pelos trabalhadores envolvidos na atividade;
- Exigir que trabalhadores e viajantes façam uso de máscaras de proteção respiratória quando em trânsito ou atividade nas instalações aeroportuárias;
- Organizar a circulação de pessoas nos terminais de forma que a distância de 1 (um) metro entre todos seja respeitada, enquanto aguardam em filas ou salas de espera, especialmente para os procedimentos de check-in, embarque e desembarque:
- Adotar medidas que garantam o distanciamento entre viajantes nas salas de espera, como o bloqueio de assentos adjacentes, realocação de cadeiras com maior espaçamento, etc;
- Adotar medidas que evitem a aglomeração de pessoas na área de desembarque, especialmente na área do “cercadinho” logo após o desembarque da área restrita.
- Ampliar a disponibilidade de dispensadores de álcool em gel em todo terminal do aeroporto, especialmente nas áreas de banheiro, bebedouros, esteira de bagagem e próximo a elevadores. Os dispensadores deverão ser higienizados sistematicamente;

- Não disponibilizar água potável por meio de bebedouros de jato inclinado aos viajantes e trabalhadores, devido a alta possibilidade de contaminação;
- Afixar, material informativo com medidas de prevenção à COVID-19 próximo aos bebedouros e a outros locais de maior risco, como elevadores, banheiros e refeitórios;
- Assegurar que os banheiros disponham de sabonete líquido e água corrente para estimular a correta higienização das mãos, além de papel toalha para secagem adequada.
- Atualizar os Planos de Contingência para capacidade de resposta.
- Manter as mesas a uma distância mínima de 1 (um) metro, a partir do encosto das cadeiras, nas praças de alimentação ou outras áreas destinadas à realização de refeições;
- Realizar o deslocamento para o embarque e desembarque na área remota com a capacidade não superior a 50% da lotação dos veículos (ônibus e micro ônibus).
- Manter os sistemas de climatização central em operação desde que a renovação de ar esteja aberta com a máxima capacidade. Nos locais sem renovação de ar, especialmente com aparelhos do tipo split, é aconselhável manter portas e janelas abertas;
- Garantir o cumprimento do Plano de Manutenção, Operação e Controle – PMOC dos sistemas de climatização instalados no aeroporto, especialmente no que diz respeito à manutenção dos filtros higienizados.

3.3 ALGUMAS DAS MEDIDAS E ESTRATÉGIAS REALIZADAS PELAS PRINCIPAIS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS E SUAS REPERCUSSÕES

3.3.1 Gol Linhas Aéreas Inteligentes

Programas voluntários:

- Licença não remunerada voluntária (LNRV)

Para copilotos ativos da empresa pelo período do presente acordo coletivo a partir de 01 de Julho de 2020, os quais puderam aderir o LNRV pelo período de 3 meses, podendo ser renovável pelo mesmo período a critério do copiloto, sendo que a empresa poderá requerer o retorno do copiloto antes do término do LNRV. Aqueles que aderirem ao programa LNRV, ficam assegurados o retorno a base contratual, a posição que ocupava na lista de senioridade em maio de 2020, a manutenção do plano de saúde nos termos e condições originalmente contratadas na empresa e os benefícios de viagem (descontos nas tarifas, passe livre, inclusão de familiares e etc). (GOL, 2020, p.4)

- Programa de Demissão voluntária (PDV)

Para copilotos ativos na empresa exceto aqueles que aderiram a qualquer outro programa, esteve disponível para adesão até 15 de Junho de 2020. Ficou assegurados os direitos relativos ao pagamento das verbas rescisórias, bem como o benefício viagem por 12 (doze) meses contados da adesão ao programa, ao copiloto, cônjuge, filhos e pais. Aqueles que aderirem o PDV foi concedida a opção de nova contratação sendo seguida a ordem de antiguidade na empresa. O copiloto, quando de sua contratação, retornará na mesma senioridade e função quando da sua rescisão.

A empresa se compromete a não contratar copiloto que não conste da lista, até que ela seja esgotada integralmente. Se for contratado algum copiloto que não conste na lista, antes que ela seja finalizada, a empresa deve pagar uma multa de R\$1.000,00 (mil reais) a cada contratado. O valor deverá ser dividido entre todos os copilotos da lista. (GOL, 2020, p.6)

- Aposentadoria

Foram elegíveis os copilotos aposentados pela previdência social, exceto aqueles que aderiram a qualquer outro programa. Esteve disponível para adesão até

dia 15 de Junho de 2020. (GOL, 2020, p.9)

- Part – time (redução 50%) voluntário

Esteve disponível para adesão até o 5º (quinto) dia útil do primeiro mês de todo trimestre até o fim do acordo coletivo. Foram elegíveis os copilotos ativos na empresa que não aderiram a outro programa. Poderam aderir ao programa pelo período de 03 (três) meses, podendo ser renovável pelo mesmo período a critério do copiloto. Durante o período em que o copiloto aderir ao programa, serão concedidas 20 folgas regulares a critério do copiloto. A remuneração fixa foi reduzida em 50% considerada a remuneração fixa percebida no mês de janeiro de 2020. O mínimo garantido de 54 horas de voo no período diurno, ficou reduzido a 27 horas de voo. Em relação ao período noturno, manteve-se inalterados os critérios para apuração, remuneração e pagamento. Aqueles que aderiram esse programa ficou concedido o vale alimentação no valor de R\$675,00 de natureza não salarial e foi concedido no primeiro dia útil de cada mês. (GOL, 2020, p.10)

Programas compulsórios:

- Licenças não remuneradas compulsórias (LNRC)

Todos copilotos que foram contratados pela Gol no ano de 2020, tiveram a suspensão dos seus contratos até 31 de julho de 2022. A empresa poderá cancelar o LNRC a qualquer momento, desde que todos os outros programas compulsórios tenham esgotado. Ficou assegurado aos copilotos com contrato suspenso nos termos dessa cláusula, a manutenção do plano de saúde nos termos e condições originalmente contratados na empresa e os benefícios viagem (tripulação extra, passe livre e myld travel). (GOL, 2020, p.12)

- Part – time (50% redução) compulsório

No período de julho de 2020 a setembro de 2021, 208 (duzentos e oito) copilotos ativos na empresa foram enquadrados no programa part - time (50% redução) compulsório, e no período de outubro de 2021 a dezembro de 2021, 167 (cento e sessenta e sete) copilotos ativos na empresa foram enquadrados no programa part-time (50% redução) compulsório, a lista é atualizada por trimestre.

Aos enquadrados neste programa todas as regras do programa são iguais ao Part-Time Voluntário. Aqueles que aderiram ao programa LNRV não são elegíveis. (GOL, 2020, p.12)

- 1) Aposentados com complementação ou suplementação salarial proveniente de qualquer origem.
- 2) Os que estiverem na reserva remunerada.
- 3) Aposentáveis com complementação ou suplementação salarial integral, inseridos pela ordem da lista de antiguidade na empresa de copilotos.
- 4) Copilotos com menor antiguidade na empresa, do mais antigo para o mais novo, até que o número seja completado.

As reduções de jornada, remuneração fixa, mínimo garantido, folgas e vale alimentação seguirão a tabela a seguir:

Figura 16: Programa part – time (redução 50%) compulsório

PROGRAMA PART-TIME (REDUÇÃO 50%) COMPULSÓRIO						
Trimestre	3T20	4T20	1T21	2T21	3T21	4T21
Redução Fixo	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%	-50%
Folgas	20	20	20	20	20	20
Franquia	27h	27h	27h	27h	27h	27h
Auxílio COP	R\$675	R\$675	R\$675	R\$675	R\$675	R\$675

Fonte: Gol 2020

- Programa escalonado de redução de jornada e salário compulsório
Aqueles copilotos que não foram enquadrados em nenhum dos programas citados anteriormente foram inseridos nesse programa e tiveram suas jornadas mensais de trabalho reduzidas, com redução proporcional do salário. A lista dos copilotos foi divulgada no dia 30 de Junho de 2020 e atualizada a cada trimestre. (GOL, 2020, p.16)

As reduções de jornada, remuneração fixa, mínimo garantido, folgas e vale alimentação seguirão a tabela a seguir:

Figura 17: Programa escalonado de redução de jornada e salário compulsório

PROGRAMA ESCALONADO DE REDUÇÃO DE JORNADA E SALÁRIO COMPULSÓRIO						
Trimestre	3T20	4T20	1T21	2T21	3T21	4T21
Redução Fixo	-23%	-23%	-17%	-10%	-3%	0%
Folgas	15	15	14	12	11	10
Franquia	42h	42h	45h	49h	52h	54h
Auxílio COP	R\$877	R\$877	R\$472	R\$0	R\$0	R\$0

Fonte: Gol 2020

Como se observa na figura 17, conseguimos analisar que com o passar dos meses (trimestre), a redução de salário vai diminuindo, as folgas também e o número de horas mínimas voadas no período diurno aumentando.

- Garantia de emprego

Ficou vedada a dispensa sem justa causa de todos os copilotos durante o período de vigência deste acordo coletivo de trabalho. (GOL, 2020, p.22)

3.3.2 Latam Airlines Brasil e Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A

Depois de muita discussão, a qual chegou a uma falta de acordo coletivo de trabalho entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Latam e seus colaboradores, para tentar minimizar a crise do corona vírus, a Latam realizou a demissão em massa de 2.758 funcionários em Agosto de 2020, 39% dos 7 mil comandantes, copilotos e comissários de bordo que a companhia empregava no país. Ao contrário, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A chegou a um acordo semelhante ao da Gol Linhas Aéreas Inteligentes, a qual foi utilizada como parâmetro nesse trabalho, com seus tripulantes, com intuito de manter seus empregados com a proposta de um acordo com vigência de 18 meses. (Cibelle Bouças, Valor. 2020)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo analisar os efeitos causados pela pandemia do Covid-19 nas principais companhias aéreas brasileiras (Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A, Gol Linhas Aéreas Inteligentes e Latam Linhas Aéreas Brasil) e quais foram as soluções destas respectivas empresas.

Também foi relatado as orientações da Anac e Anvisa aos passageiros, companhias aéreas e aos administradores aeroportuários utilizando artigos, notícias, teses, materiais emitidos por órgãos reguladores do setor aéreo e outros documentos midiáticos.

Os resultados deste trabalho, destacam os desafios para as companhias aéreas, devido à restrição de voos e queda da demanda. Através do comparativo dos dados do transporte aéreo entre março do ano de 2019 a dezembro do ano de 2020 foi possível constatar uma grande diferença nos dados dos transportes aéreos, principalmente no mercado internacional, mas que ambos, tanto nacional como internacional tendem a voltar a crescer.

Atualmente com viagens em níveis de frequência baixas, as companhias aéreas poderão se beneficiar com o desenvolvimento de novas estratégias para se conectar com clientes, que provavelmente não estão voando, e funcionários, que podem não estar trabalhando. E olhando para o dia em que as restrições de viagem diminuirão gradativamente, as companhias aéreas podem querer começar a pensar em ajustar suas operações de saúde e segurança agora. Os passageiros podem hesitar em viajar mesmo após o corona vírus ser contido, acreditando que os aeroportos e aviões podem expô-los à infecção, e os funcionários podem ter preocupações semelhantes ao retornarem ao trabalho. Muitas companhias aéreas já adotaram novos protocolos de segurança e outras já os estão desenvolvendo.

A maioria das companhias aéreas desinfeta seus voos e impõe o uso de máscaras e o distanciamento social até certo ponto. Uma abordagem em camadas de intervenções não farmacêuticas, procedimentos de triagem e teste, implementação e adesão ao distanciamento, medidas de higiene e uso de máscara em aeroportos, durante o voo e durante toda a viagem, juntamente com testes pragmáticos pós-voo e rastreamento são medidas eficazes que pode ser implementado.

As companhias aéreas experimentarão um retorno gradual e desigual às operações, que requer um esforço logístico sem precedentes. Mal feita, sua estratégia

pode custar tanto quanto a própria crise. Além do mais, as companhias aéreas devem intensificar as operações ao lado de mandatos de saúde em constante mudança e diretrizes governamentais às quais devem aderir.

A avaliação mostra que a empresa com uma melhor combinação de acordos e medidas estratégicas com seus empregados e colaboradores, como a Gol e Azul, podem ganhar vantagem planejando seu retorno às operações em grande escala futuramente, na resposta de eficiência devido ao período imprevisível como o surto da pandemia do Covid-19. Pode ser difícil prever quando isso ocorrerá, então eles devem monitorar cuidadosamente os indicadores iniciais de demanda, como a atividade de busca de voos, e examinar os dados para identificar o segmento de clientes e geografias que podem representar novos bolsões de crescimento.

Estima-se que os efeitos desta pandemia ainda irão perdurar, motivo pelo qual recomenda-se mais estudos nessa área, a partir de outras metodologias: pesquisas de campo, estudos de casos, entre outros.

REFERÊNCIAS

ANAC, 2020. **Coronavírus: principais informações para o setor aéreo.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br/coronavirus/>

ANAC, 2020. **Dados do 2º tri revelam impacto de mais de 6 bilhões nas aéreas brasileiras.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/dados-do-2o-tri-revelam-impacto-de-mais-de-6-bilhoes-nas-aereas-brasileiras>

ANAC, 2020. **Mercado aéreo em 2019: maior número de passageiros transportados da série histórica.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/mercado-aereo-registra-maior-numero-de-passageiros-transportados-da-serie-historica>

ANAC, 2020. **Novas medidas sanitárias em aeroportos e aeronaves reforçam uso de máscaras e proteção aos passageiros e profissionais.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2020/novas-medidas-sanitarias-em-aeroportos-e-aeronaves-reforcam-uso-de-mascaras-e-protecao-aos-passageiros-e-profissionais>

ANAC. **Painel de Indicadores do Transporte Aéreo 2019.** Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo/painel-de-indicadores-do-transporte-aereo-2019>

ANAC. **Principais medidas do setor aéreo após início da pandemia de Covid-19 – linha do tempo.** Disponível em: <https://www.anac.gov.br/coronavirus/linha-do-tempo>

ANVISA, 2021. **Entram em vigor novas regras para o uso de máscaras nos aeroportos e aviões.** Disponível em: <https://www.gov.br/anvisa/pt-br/assuntos/noticias-anvisa/2021/entram-em-vigor-novas-regras-para-o-uso-de-mascaras-nos-aeroportos-e-avioes>

ARTHUR GRUBER. **Covid-19: o que se sabe sobre a origem da doença.** Disponível em: <https://jornal.usp.br/artigos/covid2-o-que-se-sabe-sobre-a-origem-da-doenca/>

AZUL LINHAS AÉREAS BRASIL S.A, **Sobre a Azul.** Disponível em: <https://www.voeazul.com.br/conheca-a-azul/sobre-azul>

BBC. **O que é pandemia e o que muda com declaração da OMS sobre o novo corona vírus.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-51363153>

BRAZILIAN AIRLINES, 2017. **The importance of air transport in Brazil.** Disponível em: <https://brazilianairlines.com/the-importance-of-air-transport-in-brazil/>

CGNA, 2020. **Relatório comparativo de tráfego aéreo.** Disponível em: http://portal.cgna.gov.br/files/uploads/relatorios_trafego_aereo/Relatorio_Comparativo_de_Trafego_Aereo_Semana_39.pdf

CIBELLE BOUÇAS, VALOR. 2020. **Latam Brasil começa a demitir 2,7 mil tripulantes na sexta-feira.** Disponível em: <https://valorinveste.globo.com/mercados/renda-variavel/empresas/noticia/2020/08/04/latam-brasil-comea-a-demitir-27-mil-tripulantes-na-sexta-feira.ghtml>

DECEA; 2019. **Plano de operações, retomada covid-19.** Disponível em: https://www.decea.gov.br/static/uploads/2020/06/2019-painel_po_retomada_covid19.pdf

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES. 2020. **Acordo coletivo de trabalho gol/sna – copilotos.** Disponível em: https://www.aeronautas.org.br/images/2020.06.01_GOL_COPILOTOS_ACT_JORNA DA_PARCIAL_VFINAL.pdf

GOL LINHAS AÉREAS INTELIGENTES. **Nossa história.** Disponível em: <https://www.voegol.com.br/pt/a-gol/nossa-historia>

GOV. **Pacote de medidas vai minimizar impactos da crise na aviação civil.** Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2020/03/pacote-de-medidas-vai-minimizar-impactos-da-crise-na-aviacao-civil>

IATA. 2019. **O valor do transporte aéreo no brasil.** Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/brazil-o-valor-do-transporte-aereo.pdf>

ISTOÉ, 2020. **Brasil confirma primeiro caso de corona vírus na América Latina.** Disponível em: <https://istoe.com.br/brasil-confirma-primeiro-caso-de-coronavirus-na-america-latina/>

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos metodologia científica.** 4.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

LATAM AIRLINES BRASIL. **Sobre Nós.** Disponível em: https://www.latam.com/pt_br/conheca-nos/sobre-nos/historia/

NATIONAL GEOGRAPHIC. 2020. **Here's how coronavirus spreads on a plane and the safest place to sit.** Disponível em: <https://www.nationalgeographic.com/science/article/how-coronavirus-spreads-on-a-plane>

SCIELO. **Resposta imediata da Vigilância em Saúde à epidemia da COVID-19.** Disponível em: <https://www.scielosp.org/article/ress/2020.v29n1/e2020002/pt/>

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa das relações sociais.** São Paulo: Herder, 1965