**OS PRINCIPAIS IMPACTOS DA CRISE SANITÁRIA NO MERCADO AÉREO BRASILEIRO**

Rafael Portugal[[1]](#footnote-1)

Humberto César Machado[[2]](#footnote-2)

**RESUMO**

Este estudo teve como objetivo apontar os principais impactos da crise sanitária da covid-19 no setor aéreo e os obstáculos que estão sendo enfrentados no processo de recuperação. Para isso, foi utilizado a metodologia descritiva e os métodos de pesquisa documental e bibliográfico. A partir desse estudo, foi possível perceber que a aviação brasileira estava recuperando-se da crise político-econômica que se iniciou em 2014. Com a retração do PIB em 2015 e 2016 e a queda do poder aquisitivo, a demanda por voos apresentou quedas. Nos anos seguintes, o setor aéreo foi recuperando-se de forma gradual, atingindo o recorde de passageiros transportados em 2019. Por conta desses resultados, as expectativas para os próximos anos eram otimistas, porém não levaram em consideração o surgimento de um vírus que mudaria todo o mercado. O Sars-Cov-2, causador da covid-19, fez sua primeira vítima no final de 2019, na cidade chinesa de Wuhan. Após isso, a doença se alastrou rapidamente, até que em março de 2020, a Organização Mundial da Saúde classificou o surto da contaminação à pandemia. Devido a isso, autoridades de todas as regiões tiveram que adotar medidas para conter o avanço da doença e não sobrecarregar o sistema de saúde de cada local. Essas medidas, como isolamento social, fechamento de fronteira e suspensão de atividades consideradas não essenciais, impactou severamente as companhias aéreas. Dessa maneira, a demanda por voos apresentou quedas nunca vistas até então e os voos praticamente pararam. Com grande parte da frota em solo, as empresas tiveram que tomar decisões para minimizar o prejuízo e, portanto, foram revisados contratos trabalhistas, além de oferecer licença não remunerada e até mesmo férias adiantada para alguns colaboradores. A autorização da ANAC em permitir o transporte de cargas na cabine dos passageiros também colaborou para minimizar as perdas das companhias. Após a metade do ano de 2020, o setor foi recuperando-se de forma lenta e gradual, porém não evitou a retração de 56,4% no número de passageiros transportados ao longo do ano, em comparação ao ano anterior. No início de 2021, com o início da vacinação da população brasileira, a recuperação foi levemente acelerada, e no mês de julho atingiu 68% da malha pré-crise. Por conta desse ritmo de retomada, a expectativa é que o setor atinja os 100% no primeiro trimestre de 2022. Entretanto, há alguns fatores que ameaçam esse processo e que possam prolongar essa retomada. Como por exemplo a diminuição dos passageiros a negócio, a alta do querosene de aviação e do dólar, além do receio de voar, em contato com pessoas diferentes, por parte de alguns que utilizam o transporte aéreo. Por fim, conclui-se que as empresas aéreas terão um grande desafio no que diz a respeito de reconquistar a confiança dos passageiros e atraí-los novamente.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aviação; Crise Sanitária; Impactos no Setor Aéreo; Pandemia.

***ABSTRACT***

*This study aimed to show the main impacts of the covid-19 health crisis on the airline industry and the obstacles that are being encountered in the recovery process. For this, descriptive methodology and documentary and bibliographic research methods were used. From this study, it was possible to perceive that Brazilian aviation was recovering from the political-economic crisis that began in 2014 in Brazil. With the retraction of PIB in 2015 and 2016, and the drop in purchasing power, the demand for flights declined. In the following years, the airline industry gradually recovered, reaching a record number of passengers transported in 2019. Due to these results, expectations for the coming years were optimistic, but they did not consider the emergence of a virus that would change everything the business. Sars-Cov-2, the cause of covid-19, took its first victim in late 2019 in the Chinese city of Wuhan. After that, the disease spread rapidly, and in March 2020, the World Health Organization classified the outbreak of contamination as a pandemic. Because of this, authorities from all regions had to adopt measures to contain the spread of the disease and not overload the health system in each location. These measures, such as social isolation, border closure and suspension of non-essential activities, severely impacted airlines. In this way, the demand for flights showed drops that had never been seen before, and flights practically stopped. With a large part of the fleet on the ground, companies had to take decisions to minimize the loss and, therefore, labor contracts were revised, in addition to offering unpaid leave and even advanced vacations for some employees. ANAC's authorization to allow the transport of cargo in the passenger cabin also helped to minimize the companies' losses. After the middle of 2020, the sector was recovering slowly and gradually, but it did not avoid the 56.4% retraction in the number of passengers transported throughout the year, compared to the previous year. In early 2021, with the start of vaccination of the Brazilian population, recovery was slightly accelerated, and in July it reached 68% of the pre-crisis grid. Due to this pace of recovery, the expectation is that the sector will reach 100% in the first quarter of 2022. However, there are some factors that threaten this process and that may prolong this recovery. For example, the decrease in business passengers, the rise in aviation kerosene and the dollar, in addition to the fear of flying, in contact with different people, on the part of some who use air transport. Finally, it is concluded that airlines will have a great challenge in terms of regaining the confidence of passengers and attracting them again.*

***KEYWORDS:*** *Aviation; Health Crisis; Impacts on the Air Sector; Pandemic.*

**1 INTRODUÇÃO**

Durante a história do mundo, a humanidade se deparou com muitas crises sanitárias, dentre elas pode-se destacar a Peste Negra (Peste Bubônica), responsável pela morte de 75 a 200 milhões de vidas, no século XIV e a Gripe Suína que levou a morte de mais de 16 mil pessoas em 2009. Mais recentemente, no início de 2020, o mundo se deparou com a pandemia da covid-19. A doença causada pelo vírus SARS-COV-2 é uma síndrome respiratória aguda grave e surgiu no fim de 2019, na cidade chinesa de Wuhan, alastrando-se pelo mundo em questão de poucos meses.

Diante disso, as autoridades de todos os países foram obrigadas a tomarem medidas para conter o grande avanço da doença. Para isso, medidas como isolamento social, fechamento de fronteiras e *lockdown* foram adotadas, causando grandes impactos em todos os setores, em especial o aéreo. Portanto, essa pesquisa visa apontar os principais impactos da crise sanitária no mercado aéreo brasileiro, comparar índices do período pré-crise e durante, destacar as medidas que as empresas aéreas e autoridades tomaram para enfrentar a crise e indicar os obstáculos do setor no processo de retomada.

A necessidade de pesquisar sobre tal assunto é de extrema importância para compreender as dificuldades das empresas aéreas diante da pior crise já enfrentada pelo setor, entender como sobreviveram mesmo com suas operações praticamente paralisadas no início da pandemia e apresentar as principais medidas que foram adotadas para o gerenciamento da crise, fazendo com que as empresas se preocupem e estejam preparadas para possíveis crises futuras tão drásticas quanto à essa.

A metodologia empregada no trabalho é a descritiva e utilizou-se os métodos de pesquisa documental e bibliográfica, com base em publicações da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) *e International Air Transport Association* (IATA), além de utilizar-se de notícias de jornais e revistas.

O trabalho está dividido em três seções, sendo a primeira uma breve explanação de como o setor aéreo se encontrava antes da crise sanitária, a segunda seção demonstra o quão impactadas as empresas aéreas foram durante a crise e a última seção aponta para as principais dificuldades do setor no processo de recuperação, ou seja, os obstáculos que mais ameaçam a retomada do setor.

**2 SETOR AÉREO PRÉ-CRISE PANDÊMICA**

Em 2014, a economia brasileira deparou-se com uma forte crise. Considerada pelo Ministro da fazenda da época, Henrique Meirelles, até então, como a maior recessão do século. Essa crise foi resultado de um conjunto de choques de oferta e de demanda, acarretado por erros de política econômica praticados, principalmente, durante a Nova Matriz Econômica (NME), marcada pela forte intervenção governamental na economia (FILHO, 2017).

Como resultado dessa crise, teve-se a retração do Produto Interno Bruto (PIB) de 3,5% no ano de 2015 e 3,3% em 2016 (IBGE, 2017). Com a queda do poder aquisitivo juntamente com a alta do dólar, todos os setores foram afetados, em especial a aviação comercial brasileira, tendo em vista que 60% dos custos das empresas aéreas estão relacionados a moeda americana. Além disso, a demanda de voos apresentou uma retração no mês de agosto de 2015, algo que não acontecia desde 2003 (NOGUEIRA, 2016).

Ainda sofrendo os impactos do desempenho da economia do país, o ano de 2016 foi bastante adverso para a aviação comercial brasileira. A demanda de voos nesse ano caiu 5,7% em relação ao ano anterior (CNT, 2017). Por conta disso, a gestão das companhias aéreas preocupou-se em reduzir seus custos operacionais para mitigar os efeitos da crise no setor. Nessa direção, o número de funcionários também apresentou queda, uma redução de 6,8% em comparação com 2015 (ABEAR, 2017a).

Conforme Ramos (2018), o ano de 2017 demonstrou o início da recuperação do setor, os números não foram muito expressivos, porém positivos. A oferta de voos cresceu 1,7% em relação ao ano anterior. E também, a demanda cresceu cerca de 3,5% comparado a 2016. Além disso, o indicador de aproveitamento dos assentos das empresas teve um aumento e atingiu 81,5%.

Desse modo, no ano de 2018, a aviação civil brasileira apresentou números favoráveis para o setor. A demanda de voos domésticos cresceu 4,4% e 18,2% no mercado internacional, em relação ao ano anterior. Esse resultado foi fruto do empenho do marketing das companhias aéreas do país, tendo em vista que o preço médio do barril de petróleo aumentou-se 28% entre 2017 e 2018, e a desvalorização da moeda brasileira que foi aproximadamente 14% em relação à moeda americana (ABEAR, 2019b).

No ano de 2019, o setor aéreo expôs alguns índices negativos, como uma leve redução na demanda doméstica e internacional de voos. Para explicar isso, a Associação Brasileira de Empresas Aéreas (ABEAR, 2020c) apontou como principal causador a desvalorização cambial do real em relação ao dólar, juntamente com a taxa de inflação significativa. Por outro lado, o número de pessoas que utilizaram o transporte aéreo nesse ano foi um recorde para a aviação brasileira, e assim, foram transportados um total de 119,4 milhões de passageiros em voos domésticos e internacionais (ANAC, 2020c).

Por conta desse cenário, as previsões da ABEAR (2019b) eram otimistas e apontavam para a recuperação do setor aéreo. Esperava-se que o mercado de aviação comercial cresceria entre 3% e 4% no ano de 2020. Além disso, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, 2019) também acreditava em um cenário propício para a aviação mundial, como por exemplo uma redução no preço do combustível, e um crescimento no número de passageiros transportados pela aviação.

**2.1 As expectativas para o setor pré-crise pandêmica**

Conforme o Ministério da Infraestrutura (2017), a longo prazo, os números esperados para o setor aéreo eram satisfatórios. A previsão foi feita para a aviação do Brasil em um período de 20 anos, ou seja, de 2017 até 2037. Apontava-se que a demanda nacional nos aeroportos brasileiros poderia duplicar em um cenário conservador e até mais do que triplicar em um cenário otimista, mas para isso, teria que adotar políticas favoráveis ao setor.

Acompanhando o aumento da demanda de passageiros, as projeções indicavam um crescimento no número de cargas aéreas transportadas por via aérea. Estimava-se um crescimento de aproximadamente 2,71% ao ano na movimentação de carga e, assim, o número de 1,047 milhões de toneladas de cargas em 2017, passaria a ser 1,732 milhões em 2037 (MTPAC, 2017).

Segundo as projeções para o mercado brasileiro, a IATA (2019a) indicava um crescimento de 105% no número de passageiros transportados, podendo atingir até 468% com o emprego de políticas favoráveis para o setor, no mesmo intervalo citado nas outras projeções, e corresponderia com aproximadamente R$ 38,7 bilhões do PIB do Brasil, com aproximadamente 1,4 milhão de empregos.

De acordo com a IATA, em projeções envolvendo a aviação mundial, estava previsto um aumento do lucro líquido das empresas aéreas globais. Dessa maneira, era esperado um ganho de U$ 29,3 bilhões, em 2020, para as companhias, passando a ser o 11° ano consecutivo do setor aéreo fora do vermelho. Também era esperado um crescimento de 4,1% no transporte de passageiros (BRASIL TURISMO, 2019).

Ainda sobre as previsões da IATA para a aviação mundial, era esperado uma queda no preço do barril de petróleo que atingisse a marca de U$ 63 (Brent). Essa redução é explicada pelo crescimento econômico abaixo do esperado no ano de 2019, o que acarretou no menor consumo de combustível. Tendo em vista que o fornecimento de petróleo é abundante e devido ao aumento de estoque, o preço do barril abaixaria. Por isso, acreditava-se que o gasto do setor com combustível passaria a ser de U$ 182 bilhões e representaria 22,1% das despesas das companhias, abaixo dos valores de 2019 que foram de U$188 bilhões e que representou 23,7% das despesas (BRASIL TURISMO, 2019).

Todavia, nenhuma dessas previsões levaram em consideração o surgimento de um novo vírus. A pandemia do novo coronavírus surpreendeu a todos e mudou completamente a vida das pessoas, forçando a adaptação com a nova realidade em tão pouco tempo (MALIKI, 2021). Essa mudança, devido as medidas de combate ao novo coronavírus, afetou a todos setores da economia, entre eles, destaca-se o transporte aéreo como uma das atividades mais impactadas (RIBEIRO, 2020).

**3 SETOR AÉREO DURANTE A CRISE PANDÊMICA**

Com o surgimento do novo coronavírus no final de 2019 e a rápida propagação pelo mundo, no dia 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) elevou o estado de contaminação do Sars-Cov-2 à pandemia. Com isso, os países foram obrigados a tomarem medidas para reduzir a disseminação do vírus, a fim de não sobrecarregar o sistema de saúde de cada lugar (UNA-SUS, 2020).

Desse modo, várias regiões do Basil adotaram as medidas de isolamento social e até mesmo *lockdown*, como o arquipélago de Fernando de Noronha, o local turístico conhecido no mundo todo, que foi o primeiro local do Brasil a adotar a medida extrema para conter o avanço do vírus na região. Se por um lado, tais medidas são eficazes para reduzir o contágio do vírus, por outro, se prolongado, essas medidas podem acarretar em um prejuízo enorme para economia de um país (SANAR, 2020; VIDON, 2020).

Em vista disso, várias atividades econômicas sofreram grandes impactos devido ao novo coronavírus, em especial o transporte aéreo, que foi um dos setores mais afetados (RIBEIRO, 2020). Vários índices do mercado aéreo apresentaram quedas drásticas. Para ilustrar a crise no setor, o gráfico abaixo aponta a variação assustadora da demanda por voos domésticos de 2020 em relação ao ano anterior.

**Gráfico 1 – Demanda por voos (variação em relação a 2019)**

Fonte: elaborado pelo autor (ANAC, 2021b).

De acordo com o gráfico 1, a demanda por voos domésticos nos dois primeiros meses de 2020 indicaram uma pequena variação positiva em relação ao mesmo período do ano anterior. Entretanto, a partir de março, mês em que foi declarado pandemia pela OMS, os números apresentaram uma retração alarmante. Nesse mês, a demanda retraiu 32,6% em relação ao mesmo mês do ano de 2019. No entanto, foi no mês de abril que a demanda doméstica se deparou com o maior pico negativo.

No quarto mês de 2020, a demanda por voos domésticos apresentou uma queda de aproximadamente 93% em relação a abril do ano anterior, comprovando a gravidade da crise no setor. Além disso, outros indicadores também apresentaram grandes quedas, como a oferta de assentos que caiu 91,35% em comparação ao mesmo período. Seguindo esse declínio, o volume de passageiros transportados em voos nacionais apresentou o pior resultado de um mês em 20 anos, com retração de aproximadamente 95% (NOVAES, 2020).

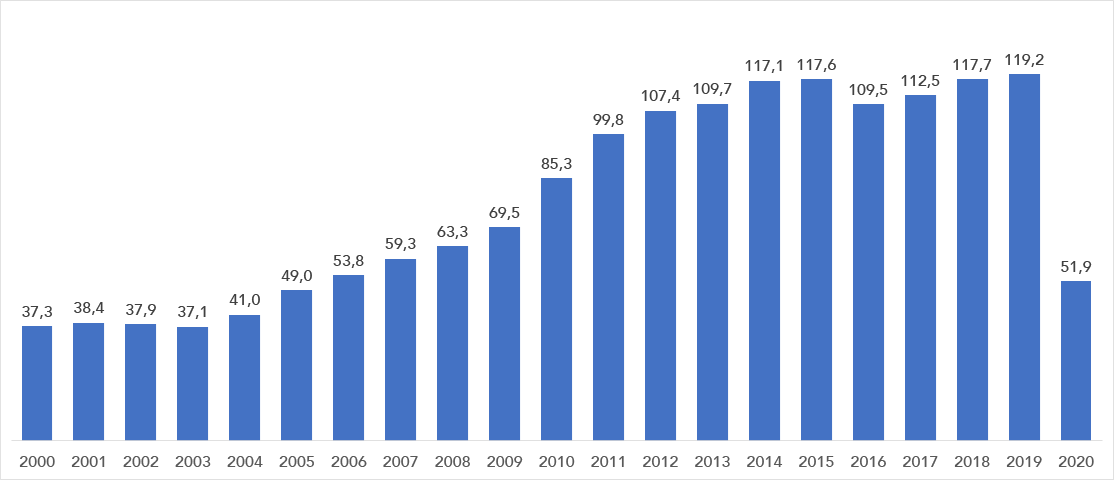
Deparando-se com esse cenário no início da crise, as empresas aéreas adotaram medidas estratégicas a fim de minimizar esses impactos. Portanto, foram revisados os contratos trabalhistas para evitar demissões e, dessa forma, as organizações concederam a licença não remunerada para parte de seus colaboradores e a outra parte sofreu reduções na jornada de trabalho e também salariais (BRITO, 2020).

Além disso, outros fatores foram essenciais para manter o fluxo de caixa das companhias brasileiras, como o transporte de cargas. Em abril de 2020, após pedidos das companhias, a ANAC autorizou a utilização da cabine de passageiros das aeronaves para o transporte exclusivo de cargas. Por conta dessa medida, os prejuízos das empresas foram amenizados e possibilitou a aviação continuar exercendo um papel fundamental de transportar insumos e equipamentos de saúde de forma rápida e segura para todas as regiões do país (PAIVA, 2021).

Segundo Vargas (2020), outras medidas foram de grande importância para as empresas aéreas. Tendo em vista a perda de receita devido a drástica queda da demanda por voos e também os altos custos para manter os aviões em solo, as companhias tiveram que renegociar contratos no tocante a prazos de pagamento e até mesmo isenções de arrendadores de aeronaves e nas locações de hangares.

Tais medidas foram importantes para as empresas, mas não conseguiram impedir o péssimo resultado no número de passageiros transportados em 2020 e o prejuízo financeiro das companhias. No total, foram transportados 51,9 milhões de passageiros ao longo de todo o ano**,** representando uma queda de 56,4% em relação ao ano anterior, sendo 45,1 milhões no mercado doméstico, menor número desde 2005, e 6,7 milhões no mercado internacional, ou seja, o pior resultado da série histórica iniciada em 2000 (REGIS, 2021). Com isso, o prejuízo financeiro das três principais empresas aéreas do país em 2020, foi aproximadamente de R$ 20,3 bilhões (ANDRADE, 2020; ANAC, 2021a). A seguir, o gráfico 2 demonstra o número de passageiros pagos entre 2000 e 2020, em milhões.

**Gráfico 2 – Passageiros pagos 2000-2020**



Fonte: REGIS, 2021.

Conforme o gráfico 2, é possível observar que desde 2000 até 2019, o número de passageiros transportados em um ano não apresentava uma variação tão drástica em relação ao ano anterior. A maior variação durante esse período foi em 2016, quando o total de pessoas transportadas foi de 109,5 milhões, o que corresponde a uma queda de 6,9% em comparação a 2015.

Ainda sobre o gráfico 2, também é possível observar que 2020 foi apenas a quarta vez que o número de passageiros transportados durante o ano apresentou uma retração em relação ao ano anterior nos últimos 20 anos. Porém, foi a mais acentuada desse período. Em 2019, o número de passageiros transportados no país foi de 119,2 milhões, já em 2020 foi de apenas 51,9 milhões, ou seja, uma queda de 56,4%.

O início de 2021 apresentou indícios da recuperação do setor. Apesar da queda de 27,5% na demanda por voos domésticos em janeiro, comparado com o mesmo mês do ano de 2020, o resultado foi o melhor dentro dos dez meses anteriores. Por outro lado, a situação do mercado internacional ainda se encontrava crítica, resultado das medidas de restrição de estrangeiros que alguns países adotaram. No mesmo mês, a demanda por voos internacionais teve uma retração de 81,9%, seguindo a mesma lógica de comparação acima. Ressalta-se que em janeiro de 2020 não havia a crise pandêmica e, por isso, os números ainda apresentam uma variação considerável (FARIAS, 2021).

Segundo o jornal Poder 360 (2021), os índices do setor continuaram em recuperação de forma gradual em 2021. O mês de julho superou as expectativas e obteve o avanço mais acentuado no número de voos. Nesse mês, foi registrado 68% da malha aérea pré-crise pandêmica, superando o mês anterior em que o número de voos representou 51%. Como razão desse resultado, destaca-se as férias escolares e o avanço da vacinação no país.

As companhias aéreas desempenham um papel fundamental na vacinação da população. A LATAM, por exemplo, do mês de janeiro de 2021, quando foi iniciado a imunização dos brasileiros, até o início de setembro, ultrapassou a marca de mais de 100 milhões de vacinas contra o novo coronavírus transportadas gratuitamente para todas as regiões do Brasil, por meio do programa Avião Solidário (FERREIRA, 2021).

De acordo com o presidente da ABEAR, Eduardo Sanovicz, em entrevista à CNN Brasil (2021), o número de pessoas empregadas no transporte aéreo era de 65 mil até o momento em que a pandemia foi decretada. Durante a crise, esse número foi diminuindo e no início de 2021 registrou um pouco mais de 57 mil pessoas empregadas. Porém, o presidente da Associação espera a recontratação de todos, devido aos resultados do setor nos últimos meses. A expectativa, para ele, é que o ano de 2021 feche superando 85% de malha doméstica, atingindo os 100% no primeiro trimestre de 2022.

**4 OBSTÁCULOS ENCONTRADOS NO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO DO SETOR**

O presidente da operadora de aeroportos Inframérica, Jorge Arruda, em entrevista com Fernandes (2021), destacou a vacinação como a principal medida para a retomada do setor. Por outro lado, o transporte aéreo enfrenta alguns obstáculos, como citado na entrevista, a incerteza do retorno dos passageiros de negócios. Segundo Arruda, esse tipo de passageiro representa 30% do total de passageiros, podendo ultrapassar em alguns aeroportos. As companhias temem que os passageiros de negócios não voltem mesmo após a pandemia, devido a utilização de videoconferência, pois essa forma de reunião está sendo amplamente adotada durante o período de crise, substituindo necessidade de se deslocar fisicamente.

Segundo Jerome Cadier, CEO da LATAM Brasil, o setor aéreo não será o mesmo depois da pandemia. O executivo acredita que, aos poucos, os passageiros de negócios retornarão lentamente e que não atingirão a proporção anterior da crise, de 30%. O CEO ainda afirma que as empresas aéreas deverão desenvolver maneiras de serem mais eficientes para conseguirem atrair mais passageiros de turismo, tendo em vista que tais utilizadores do transporte aéreo buscarão preços mais acessíveis (TEIZEN, 2021).

Para isso, as companhias enfrentam um grande desafio, tendo em vista a alta do preço do combustível utilizado pelos jatos comerciais. O preço do querosene de aviação (QAV), registrou alta de 91,7% no segundo trimestre deste ano, comparado com o mesmo período do ano passado. Esse aumento preocupa as empresas aéreas, pois trata-se do item de maior peso nos custos de uma transportadora aérea (ABEAR, 2021d).

Outro fator relacionado a isso e que reflete diretamente no preço das passagens é a variação do preço do dólar. Esse período de crise ficou marcado pelos sucessivos recordes de cotação da moeda americana em relação ao real que quase chegou à marca de R$6,00. Isso impacta de forma direta nos custos das companhias, pois 51% dos custos do setor estão atrelados à moeda americana (ABEAR, 2021d).

Além disso, mais uma questão prejudica as companhias brasileiras na oferta de preços mais atraentes. Segundo a ABEAR (2021d), no primeiro semestre de 2021, o preço médio do combustível na bomba, no Brasil, foi 24,6% superior em relação aos Estados Unidos. Segundo a Associação, o que contribui para essa diferença é o fato do Brasil ser o único país do mundo a ter um tributo regional sobre o querosene de aviação, o ICMS, e que não é exigido para as empresas estrangeiras abastecerem em território nacional. Por esse motivo, é comum observar passagens para destinos internacionais mais baratas do que o voo doméstico, considerando-se distâncias similares.

Para melhorar o ambiente e a igualdade entre as empresas brasileiras e estrangeiras, é preciso que esse tipo de cobrança seja revisto e que no Brasil seja adotado às melhores práticas internacionais. Tal medida seria essencial para as empresas e contribuiria para a competitividade do setor, além de melhorar a eficiência das companhias aéreas brasileiras, fazendo com que essas empresas sejam capazes de oferecerem o serviço de transporte aéreo por preços de passagens mais baixos para os passageiros (ABEAR, 2021d).

Por fim, outro ponto que provavelmente irá afetar na demanda por voos pós pandemia é o medo de voar. Acredita-se que parte dos passageiros deixará de utilizar o transporte aéreo com receio de contato com diversas pessoas de diferentes localidades. Para reduzir ao máximo o medo desse grupo de passageiros, é clara a necessidade de medidas de segurança, a fim de conquistar a confiança de tais viajantes e deixar claro a essas pessoas a eficácia dos filtros de ar em uma cabine de avião (DOMINGOS, et al, 2020).

Apesar de todas as dificuldades citadas, o setor deve retomar os indicies pré-crise sanitária em 2022. A expectativa do presidente da ABEAR, Eduardo Sanovicz, em uma reunião na câmara dos deputados (2021), é que o setor atinja 85% do patamar anterior à crise até o fim de 2021. Além disso, o presidente da Associação acredita que a retomada completa será atingida até junho do próximo ano.

**CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por meio desta pesquisa, identificou-se as dificuldades enfrentadas pelas empresas aéreas brasileiras e o desafio enfrentado por elas. Depois de terem as operações praticamente paralisadas no início da pandemia, as empresas e as autoridades aéreas tiveram que se reinventarem para não encerrarem suas atividades.

Para isso, medidas como o transporte de cargas em cabines de passageiros, com a devida autorização da ANAC, a revisão de contratos trabalhistas e o negociamento de contratos de *leasing* foram essenciais para manter o fluxo de caixa das companhias e minimizar os impactos, tendo em vista que o número de passageiros transportados foi muito abaixo do que o setor estava acostumado, principalmente no mês de abril, quando a demanda por voos despencou cerca de 93% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

Por outro lado, durante esse período, percebeu-se a importância da aviação em cenários de crise sanitária. O transporte de equipamentos médicos, pacientes e vacinas requer rapidez e segurança e, dessa maneira, o deslocamento por via aérea foi explorado. Além disso, ressalta-se a decisão das principais companhias do Brasil no tocante ao transporte gratuito de profissionais da saúde em missão e de vacinas contra a Covid-19.

É visível que haverá mudanças mesmo após os índices do setor pré-crise forem atingidos. Como citado na pesquisa, uma parte dos passageiros que viajava a negócio provavelmente não retornará a utilizar o transporte aéreo para tais fins, devido a utilização do ambiente virtual para reuniões durante o período de pandemia. Além disso, há uma parcela de pessoas terá receio de viajar em cabines com diferentes pessoas e, dessa forma, será um grande desafio para as empresas reconquistarem a confiança desse público.

Por fim, conclui-se que o preço da passagem é um fator muito importante para atrair novamente as pessoas a utilizarem o transporte aéreo e isso não será uma tarefa fácil para as empresas, tendo em vista o aumento dos custos, principalmente do combustível utilizado na aviação, bem como a desvalorização da moeda brasileira em relação à americana. Para isso, as companhias buscarão a melhoria contínua, a fim de aumentar a eficiência da empresa e reduzir custos.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AGÊNCIA CNT TRANSPORTE ATUAL. **Demanda doméstica por transporte aéreo cai 5,7% em 2016.** Disponível em: <<https://cnt.org.br/agencia-cnt/demanda-domestica-por-transporte-aereo-cai-5-7-em-2016>>. Acesso em: 06 set. 2021.

[AGÊNCIA](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/17902-pib-cai-3-5-em-2015-e-registra-r-6-trilhoes) IBGE NOTÍCIAS. **Em 2016, PIB chega a R$6,3 trilhões e cai 3,3% em volume.** Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/22936-em-2016-pib-chega-a-r-6-3-trilhoes-e-cai-3-3-em-volume#:~:text=O%20Produto%20Interno%20Bruto%20(PIB,sobre%20produtos%2C%20l%C3%ADquidos%20de%20subs%C3%ADdios.>. Acesso em: 06 set. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Aéreas brasileiras sofrem impacto de RS 678,7 milhões no 4° tri de 2020.** 2021a.Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/aereas-brasileiras-sofrem-impacto-de-r-678-7-milhoes-no-4o-tri-de-2020#:~:text=Dados%20e%20Estat%C3%ADsticas-,A%C3%A9reas%20brasileiras%20sofrem%20impacto%20de%20R%24%20678%2C7%20milh%C3%B5es,no%204%C2%BA%20tri%20de%202020>. Acesso em: 14 out. 2021.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Com pandemia indicadores do setor aéreo reduzem 50% em 2020.** 2021b. Disponível em: <<https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2021/com-pandemia-indicadores-do-setor-aereo-reduzem-50-em-2020>>. Acesso em: 13 out. 2021.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Mercado aéreo em 2019: maior número de passageiros transportados da série histórica.** 2020c. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2020/mercado-aereo-registra-maior-numero-de-passageiros-transportados-da-serie-historica>. Acesso em: 06 set. 2021.

ANDRADE, Artur Luiz. **Aéreas nacionais tiveram prejuízo de 19,7 bi nos primeiros 9 meses de 2020.** Disponível em: <https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2021/01/aereas-nacionais-tiveram-prejuizo-de-197-bi-nos-primeiros-9-meses-de-2020\_178861.html>. Acesso em: 14 out. 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Panorama 2016: O setor aéreo em dados e análises.** São Paulo: ABEAR, 2017a. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Panorama_2016.pdf>>. Acesso em: 06 set. 2021.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Panorama 2018: O setor aéreo em dados e análises.** São Paulo: ABEAR, 2019b. Disponível em: <https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/12/Panorama2018.pdf>. Acesso em: 06 set. 2021.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Panorama 2019: O setor aéreo em dados e análises.** São Paulo: ABEAR, 2020c. Disponível em: <https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Panorama2019.pdf>. Acesso em: 06 set. 2021.

\_\_\_\_\_\_\_\_. **Combustível dos aviões tem alta de 91,7% e pode frear retomada do setor aéreo.** 2020d. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/combustivel-dos-avioes-tem-alta-de-917-e-pode-frear-retomada-do-setor-aereo/>>. Acesso em: 14 out. 2021.

BOUÇAS, Cibelle. **Mercado de aviação pode crescer até 4% em 2020.** Disponível em:<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/12/30/mercado-de-aviacao-pode-crescer-ate-4-em-2020.ghtml>. Acesso em: 10 set. 2021.

BRASIL TURISMO. **Iara prevê melhora para a aviação global em 2020.** Disponível em: <<https://brasilturis.com.br/iata-preve-melhora-para-a-aviacao-global-em-2020/#:~:text=O%20crescimento%20econ%C3%B4mico%20global%20abaixo,%24%2071%2C60%20em%202018.&text=Com%20isso%2C%20o%20pre%C3%A7o%20do,US%24%2063%20(Brent)>.>. Acesso em: 10 set. 2021.

BRITO, Sarah. **Aéreas reduzem salários em 50% e adotam licença não remunerada.** Disponível em: <<https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/coronavirus/NOT,0,0,1493943,aereas+reduzem+salarios+em+50+e+adotam+licenca+nao+remunerada.aspx>>. Acesso em: 24 set. 2021.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Empresas aéreas esperam retomar 100% dos voos domésticos até junho de 2022**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/799231-empresas-aereas-esperam-retomar-100-dos-voos-domesticos-ate-junho-de-2022>>. Acesso em: 14 out. 2021.

CNN BRASIL. **Recuperação recente do setor aéreo deve ajudar recontratações, diz associação.** Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/recuperacao-recente-do-setor-aereo-deve-ajudar-recontratacoes-diz-associacao/#:~:text=Entre%20mar%C3%A7o%20de%202020%20e,e%20esperam%20voltar%20a%20contratar.>. Acesso em: 14 out. 2021.

DOMINGOS, et al. **Impactos percebidos pelos trabalhadores do setor aéreo e as perspectivas de recuperação do mercado durante a pandemia da covid-19 no brasil**. Disponível em: <http://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Gest%C3%A3o%20do%20Transporte%20A%C3%A9reo/5\_232\_AC.pdf>. Acesso em: 14 out. 2021.

FARIAS, Fabio. **Demanda por voos domésticos em janeiro foi a melhor em 10 meses.** Disponível em: <<https://www.aeroin.net/demanda-por-voos-domesticos-em-janeiro-foi-a-melhor-em-10-meses/>>. Acesso em: 14 out. 2021.

FERNANDES, Fernanda. **Setor aéreo busca retomada após praticamente parar na pandemia.** Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2021/06/4934473-setor-aereo-busca-retomada-apos-praticamente-parar-na-pandemia.html>. Acesso em: 14 out. 2021.

FERREIRA, Carlos. **LATAM ultrapassa a marca histórica de 100 milhões de vacinas transportadas.** Disponível em: <<https://www.aeroin.net/latam-ultrapassa-a-marca-historica-de-100-milhoes-de-vacinas-transportadas/>>. Acesso em: 14 out. 2021.

FILHO, Fernando de Holanda Barbosa. **A crise econômica de 2014/2017.** Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/bd4nt6nxvr9y4v8tqzljndt/?lang=pt#>. Acesso em: 06 set. 2021.

IATA. **O valor do transporte aéreo no brasil.** Disponível em: <<https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/brazil-o-valor-do-transporte-aereo.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2021.

IATA. **O valor do transporte aéreo no brasil.** 2019aDisponível em: <<https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/brazil-o-valor-do-transporte-aereo.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2021.

MALIKI, Débora. **Atos administrativos discricionários e a lamentável realidade frente ao coronavírus.** Revista EMERJ. Disponível em: <https://www.emerj.tjrj.jus.br/revistaemerj\_online/edicoes/revista\_v23\_n1/revista\_v23\_n1\_134.pdf>. Acesso em: 14 set. 2021.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Em 20 anos, demanda do setor aéreo pode chegar a 700 milhões de passageiros.** Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/em-20-anos-demanda-do-setor-aereo-pode-chegar-a-700-milhoes-de-passageiros5920>. Acesso em: 10 set. 2021.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPAC). **Projeções de demanda para os aeroportos brasileiros 2017-2037.** Disponível em: <https://issuu.com/ministeriodostransportes/docs/relat\_\_rio\_-\_proje\_\_\_\_es\_2017\_2037\_>. Acesso em: 10 set. 2021.

NOGUEIRA, Danielle. **Em crise, companhias aéreas devem ter primeira retração em 13 anos.** Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/em-crise-companhias-aereas-devem-ter-primeira-retracao-em-13-anos-18453262. Acesso em: 06 set. 2021.

NOVAES, Vinicius. **Abril de 2020 é o pior mês da aviação nacional em 20 anos**. Disponível em: <<https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2020/05/abril-de-2020-e-o-pior-mes-da-aviacao-nacional-em-20-anos_173704.html>>. Acesso em: 21 set. 2021.

[PAIVA,](https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-competitividade/transporte-de-carga-da-folego-as-empresas-aereas-na-pandemia-27042021) Letícia. **Transporte de carga dá fôlego às empresas aéreas na pandemia.** Disponível em: <<https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-competitividade/transporte-de-carga-da-folego-as-empresas-aereas-na-pandemia-27042021>>. Acesso em: 10 out. 2021.

PODER 360. **Em recuperação acelerada, voos domésticos atingem 68% da malha pré-pandemia.** Disponível em: <https://www.poder360.com.br/economia/em-recuperacao-acelerada-voos-domesticos-atingem-68-da-malha-pre-pandemia/>. Acesso em: 14 out. 2021.

RAMOS, Leonardo. **Aviação brasileira confirma recuperação e cresce em 2017.** Disponível em: <https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2018/02/aviacao-brasileira-confirma-recuperacao-e-cresce-em-2017\_153057.html>. Acesso em: 21 set. 2021.

REGIS, Igor. Aviação: **Brasil registra em 2020 o menor número de passageiros dos últimos 15 anos.** Disponível em: <https://www.mercadoeeventos.com.br/noticias/aviacao/aviacao-brasil-registra-em-2020-o-menor-numero-de-passageiros-dos-ultimos-15-anos/>. Acesso em: 13 out. 2021.

RIBEIRO, Victor. **Transporte aéreo está entre os setores mais afetados pela pandemia.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/economia/audio/2020-11/transporte-aereo-esta-entre-os-setores-mais-afetados-pela-pandemia#:~:text=Publicado%20em%2013%2F11%2F2020,interrup%C3%A7%C3%A3o%20de%20atividades%20n%C3%A3o%20essenciais.>. Acesso em: 14 set. 2021.

SANAR. **Saiba as diferenças entre lockdown e distanciamento social ampliado e seletivo.** Disponível em: <<https://www.sanarmed.com/saiba-as-diferencas-entre-lockdown-e-distanciamento-social-ampliado-e-seletivo>>. Acesso em: 14 set. 2021.

TEIZEN, Beatrice. **Para Jerome Cadier, setor aéreo nunca mais será o mesmo.** Disponível em: <https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2021/04/para-jerome-cadier-setor-aereo-nunca-mais-sera-o-mesmo\_180721.html>. Acesso em: 14 out. 2021.

UNASUS. **Organização mundial de saúde declara pandemia do novo coronavírus.** Disponível em: <<https://www.unasus.gov.br/noticia/organizacao-mundial-de-saude-declara-pandemia-de-coronavirus>>. Acesso em: 14 set. 2021.

[VARGAS,](https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/companhias-aereas-tem-custo-milionario-com-avioes-em-solo-por-coronavirus.shtml) Ivan M. **Companhias aéreas têm custo milionário com aviões em solo por coronavírus.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/companhias-aereas-tem-custo-milionario-com-avioes-em-solo-por-coronavirus.shtml>. Acesso em: 10 out. 2021.

VIDON, Filipe. **Primeiro lockdown do país, Noronha zera casos de coronavírus**. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/epoca/sociedade/primeiro-lockdown-do-pais-noronha-zera-casos-de-coronavirus-24418049>>. Acesso em: 21 set. 2021.

Contatos:

Celular: (62) 99952-3583

E-mail: rafaelfloboportugal99@gmail.com

1. Acadêmico de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás; e-mail: rafaelfloboportugal99@gmail.com [↑](#footnote-ref-1)
2. Pós Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2016); Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2013); Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC GO (2006), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás - UFG (2002), Graduado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Graduado em Pedagogia pela ISCECAP (2018), Elemento Credenciado Fatores Humanos e Prevenção de Acidentes Aéreos pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), Professor Coreógrafo e Dançarino de Salão; Membro do Comitê de Ética e Pesquisa e Professor do Centro Universitário Alfredo Nasser - UNIFAN e professor da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC – GO); e-mail: humberto.cesar@hotmail.com [↑](#footnote-ref-2)