



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

FEA-PUC

CIÊNCIAS ECONÔMICAS

VINÍCIUS RODRIGUES DA SILVA

**OS IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID – 19 NOS AEROPORTOS DO
NOSSO PAÍS**

São Paulo, SP

2022

VINÍCIUS RODRIGUES DA SILVA

**OS IMPACTOS DA PANDEMIA DA COVID – 19 NOS AEROPORTOS DO
NOSSO PAÍS**

Monografia submetida à apreciação da banca examinadora do Departamento de Economia, como exigência parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas, elaborada sob a orientação do Professor: César Roberto Leite da Silva

**São Paulo, SP
2022**

O autor desta obra autoriza sua publicação eletrônica na Biblioteca Digital da PUC-SP.

Este trabalho é somente para uso privado de atividades de pesquisa e ensino. Não é autorizada sua reprodução para quaisquer fins lucrativos. Esta reserva de direitos abrange a todos os dados do documento bem como seu conteúdo. Na utilização ou citação de partes do documento é obrigatório mencionar nome da pessoa autora do trabalho e demais itens da referência bibliográfica.

Silva, Vinicius Rodrigues.

Os impactos da pandemia da covid – 19 nos aeroportos do nosso país / Vinicius Rodrigues da Silva – São Paulo, 2022, 45 p.

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em
Ciências Econômicas
Orientador: César Roberto Leite da Silva.

1. Aeroportos 2. Companhias Aéreas 3. Pandemia.
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e
Atuária

Dedico esse trabalho os meus pais, pois sem eles essa graduação não seria possível.

AGRADECIMENTOS

Inúmeras pessoas fizeram parte, direta e indiretamente, da realização deste trabalho, o que torna impossível relacionar todas sem cometer omissões. Todavia, algumas pessoas foram essenciais no processo de graduação.

À minha mãe, que com certeza foi minha principal fonte de esperança durante toda a graduação, batalhando muito para que esse sonho se tornasse realidade. Ao meu pai, que sempre esteve ao meu lado, me apoiando e me aconselhando sempre com sábias palavras para seguir os próximos passos. Esta monografia é a prova de que os esforços de ambos pela minha educação não foram em vão.

À minha namorada e futura esposa Ellen Beatriz Carvalho, que me apoiou incondicionalmente, me fazendo acreditar que o sonho estava cada dia mais próximo e me dando forças a cada noite sem dormir em épocas de prova.

Agradeço imensamente a todos meus companheiros e companheiras de PUC-SP, que com toda certeza fizeram parte de meu crescimento pessoal e profissional. Meu agradecimento especial à meu melhor amigo Kauê Del Rio por me apoiar incansavelmente nessa graduação. Agradeço a todos os meus amigos da Bateria FEA-PUC, que sempre estiveram próximos neste processo.

Por fim, mas não menos importante, aos meus colegas de trabalho do Itaú Unibanco, que sem sombra de dúvidas fizeram a diferença nessa graduação, sempre me orientando como profissional e me fazendo remar incansavelmente em direção ao “Sonho Grande”. Neste caso, meu agradecimento em especial a Thais Aybar, Olivia Pereira, Maria Tereza, Tawanne Almeida, Raquel Mazzare e Sabrina Costa, que sempre foram muito pacientes e resilientes, entendendo minhas necessidades junto a faculdade.

Eu realizei o primeiro “Sonho Grande” em minha vida. À vocês todos, minha gratidão eterna.

“Conhece-te a ti mesmo e conhecerás o universo e os deuses” (Sócrates)

Silva, Vinicius Rodrigues. **Os impactos da pandemia da covid – 19 nos aeroportos do nosso país**. São Paulo, 2022. Monografia de Bacharelado (Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

Resumo: O presente trabalho com o tema Os impactos da pandemia da Covid – 19 nos aeroportos do nosso país. O objetivo geral é descrever o impacto nos aeroportos do nosso país mediante a pandemia da Covid-19 e, os objetivos específicos: abordar os principais impactos sobre os passageiros; acentuar os primordiais obstáculos das Companhias Áreas; apresentar os principais impactos nos Aeroportos. Para atender os objetivos deste trabalho, a metodologia de pesquisa utilizada foi estruturada em uma revisão de literatura com o tema “Os impactos da pandemia da Covid – 19 nos aeroportos do nosso país.”, com buscas por meio de artigos em periódicos nacionais, publicados em português disponíveis nas bases de dados pertencentes a *Google Acadêmico (Scholar)* e *Literatura Latino-americana e do Scientific Electronic Library Online (SciELO)*. Os critérios de seleção dos artigos serão no idioma em português/inglês, publicados no período de 2014 a 2020, utilizando-se os descritores: Aeroportos; Impacto; Pandemia. Foram considerados como critérios de inclusão livros e 10 artigos utilizados na realização desse trabalho. Excluíram-se os 456 artigos que não tratavam sobre o tema proposto. Ante aos fatos apresentados, demonstra-se que o impacto da COVID-19 nas companhias aéreas causou o maior prejuízo da história da aviação tem como demonstrar que o maior impacto da história da aviação, e ainda não há previsão de quando a pandemia será controlada. Mesmo assim, governos estão se mobilizando para ajudar as companhias aéreas, pois está além de prestação de um serviço público relevante tem grande importância para a sociedade, pois transportam também mercadorias e outros insumos.

Palavras-Chaves: Aeroportos. Companhias Aéreas. Impacto. Pandemia. Passageiros.

Abstract *The present work with the theme The impacts of the Covid-19 pandemic on airports in our country. The general objective is to describe the impact on airports in our country through the Covid-19 pandemic, and the specific objectives: to address the main impacts on passengers; to accentuate the main obstacles of the Airlines; present the main impacts on Airports. To meet the objectives of this work, the research methodology used was structured in a literature review with the theme "The impacts of the Covid-19 pandemic on airports in our country.", with searches through articles in national journals, published in Portuguese available in the databases belonging to Google Scholar (Scholar) and Latin American Literature and the Scientific Electronic Library Online (SciELO). The selection criteria for articles will be in Portuguese/English, published from 2014 to 2020, using the descriptors: Airports; Impact; Pandemic. Books and 10 articles used in this work were considered as inclusion criteria. The 456 articles that did not deal with the proposed topic were excluded. In view of the facts presented, it is shown that the impact of COVID-19 on airlines caused the greatest damage in the history of aviation, it is possible to demonstrate that the greatest impact in the history of aviation, and there is still no prediction of when the pandemic will be controlled. Even so, governments are mobilizing to help airlines, as it is in addition to providing a relevant public service, it has great importance for society, as they also transport goods and other inputs.*

Keywords: *Airports. Airlines. Impact. Pandemic. passengers.*

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. REVISÃO DE LITERATURA.....	13
2.1. Os principais impactos sobre os passageiros em relação ao COVID – 19.....	15
2.1.1. A restrição nas fronteiras no decorrer do cenário atual.....	17
2.1.2. Os primordiais obstáculos das Companhias Aéreas.....	21
2.1.3. O impacto da pandemia e os principais aeroportos do nosso país.....	26
3. DISCUSSÃO.....	31
4. CONCLUSÃO.....	40
5. REFERÊNCIAS.....	42

1. INTRODUÇÃO

A pandemia do novo coronavírus (COVID – 19) determinou inúmeros desafios em nosso país e no planeta todo e, perante a este cenário desfavorável de saúde, impactou negativamente inúmeros âmbitos e acompanhando o protocolo apresentado pela Organização Mundial de Saúde - OMS e pelo Ministério da Saúde do Brasil, adotou ações e precauções subsequentes de providências a contaminação e ao ato de enfrentar a disseminação que é consequência da COVID – 19 (OMS, 2019).

O transporte aéreo internacional apresenta inúmeros traços positivos como velocidade, mobilidade, flexibilidade e alcance e, possibilita o transporte de cargas e pessoas, sendo um modal essencial para o desenvolvimento econômico e a manutenção das atividades em diversos países (ANAC, 2020).

Em 30 de janeiro a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou emergência de saúde pública global devido ao surto da doença, alguns locais então começaram a adotar medidas de prevenção, como por exemplo: o isolamento social, fechamento de comércios e até mesmo de aeroportos.

Até que em fevereiro de 2020 é confirmado o primeiro caso de COVID – 19 no Brasil, sendo declarado oficialmente em março como uma Pandemia pela Organização Mundial da Saúde (OMS), com isso foram necessárias algumas mudanças para se adaptar às atuais condições, sendo uma dessas a redução/suspensão de algumas operações do Aeroporto internacional de São Paulo.

A necessidade dos indivíduos se adaptarem a um novo ambiente de informações é crucial para sobreviver à pandemia e, em primeiro lugar, os cidadãos perante o isolamento social precisam encontrar novas fontes de informação, que forneçam notícias relevantes para as necessidades essenciais durante um bloqueio na comunidade.

Em um *lockdown* (bloqueio) os cidadãos ficam fisicamente isolados em suas próprias casas e geralmente recebem muito pouco tempo para se prepararem antes do início da ordem de bloqueio. Os cidadãos precisam se adaptar rapidamente às tecnologias on-line emergentes (para necessidades de vida, comunicação e propósitos de trabalho / educação), para que sejam mais bem informadas, conectadas e até protegidas do ponto de vista da saúde pública (ROY *et al.*, 2020).

O isolamento social proporcionou às pessoas mais tempo livres, algumas usam esse tempo de forma criativa para cuidar de si, adquirindo novos *hobbies* e adquirindo novas habilidades. Por outro lado, outras pessoas podem ficar entediadas e frustradas. Isso leva a rotinas diárias não saudáveis, incluindo hábitos de sono não saudáveis, tempo prolongado na tela e falta de atividades eficientes. Não saber como utilizar o tempo efetivamente também pode levar a pensar demais, perder a esperança e a perspectiva. Essas cognições prejudiciais podem se transformar em hábitos que podem ser levados adiante mesmo após a contenção do vírus. Portanto, é aconselhável preparar um cronograma agendando horário para sono, exercício, lazer, socialização e relaxamento on-line (OMS, 2019).

Verifica-se que a imposição do isolamento social afeta as atividades econômicas, em contraste com a necessidade de reduzir o contato entre as pessoas visando diminuir o número de casos confirmados de coronavírus e óbitos relacionados à pandemia.

É claro que a gravidade da situação requer medidas que consistam em ações coordenadas e planejadas, sempre baseadas em informações e dados científicos comprovados, mas também respeitando os limites constitucionais, o momento é evitar qualquer risco de dano à ordem administrativa pública, na busca pela preservação da vida (BURDORF et al., 2020).

Como resultado desse cenário, o governo federal publicou em caráter de emergência a Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020, para resolver as questões relacionadas com o isolamento social. Foi disposto sobre o conceito de isolamento como "separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou bagagem, meios de transporte, mercadorias ou pacotes postais afetados, entre outros, para evitar contaminação ou disseminação do Coronavírus" e quarentena como "restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de serem infectadas por pessoas que não estão doentes, ou de bagagem, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de serem contaminados, para evitar uma possível contaminação ou a disseminação do coronavírus" (BRASIL, 2020).

A pandemia afetou o setor financeiro do planeta todo, e tornando o setor aéreo bastante prejudicado, interrupção rápida de tudo no aeroporto, cancelamento de voos e a restituição do dinheiro imediato, proporcionaram em relação ao aparecimento de um episódio apontado perante o enorme dano e,

diversas companhias aéreas preceituaram falência a contar do princípio da pandemia e, na atual circunstância, não há como prever em que momento ocorra uma recuperação no setor aéreo (NUNES, 2020).

O ato de fechar as fronteiras de diversos países, a ação de proibir os agrupamentos, e o pânico de estar e ser infectado pelo vírus cooperou em relação a um impedimento de uma previsão referente à regularização desse intervalo de tempo, aliás, a privação e a ausência de uma vacina eficiente contra o COVID – 19 se encaixam as causas relacionada a essa ausência de antecipação e, reúne ao atual quadro, inclusive, inúmeros aviões sem movimento em galpões e os valores pagos em vistorias e inspeções e outros mecanismos requisitados em relação a conservar o avião perante situações de utilização (HERTZBERG et al., 2018).

As medidas de preservação contra ao COVID – 19 estão sendo aplicadas de modo correto em inúmeros setores dentro do aeroporto, porém o contágio e o agrupamento de indivíduos não param e, mesmo com as medidas de segurança da ANVISA sendo cumpridas dentro dos aeroportos do nosso país, enquanto os indivíduos não se conscientizarem dessa doença e do seu agravamento, o país não voltará à anormalidade tão cedo.

O objetivo geral é descrever o impacto nos aeroportos do nosso país mediante a pandemia da Covid-19 e, os objetivos específicos: abordar os principais impactos sobre os passageiros; acentuar os primordiais obstáculos das Companhias Áreas; apresentar os principais impactos nos Aeroportos.

Para atender os objetivos deste trabalho, a metodologia de pesquisa utilizada foi estruturada em uma revisão de literatura com o tema “Os impactos da pandemia da Covid – 19 nos aeroportos do nosso país.”, com buscas por meio de artigos em periódicos nacionais, publicados em português disponíveis nas bases de dados pertencentes a *Google Acadêmico (Scholar)* e *Literatura Latino-americana e do Scientific Electronic Library Online (Scielo)*. Os critérios de seleção dos artigos serão no idioma em português/inglês, publicados no período de 2014 a 2020, utilizando-se os descritores: Aeroportos; Impacto; Pandemia.

2. REVISÃO DA LITERATURA

A pandemia originada por causa do COVID – 19 ocasionou um transtorno enorme na economia do planeta, tornando o setor aéreo um dos mais prejudicados e, esse setor expressa ser constituído com empresa privada que trabalha como intermediária entre seus clientes e determinados prestadores de serviços turísticos, fabricantes de aeronaves, profissionais com o cargo ou atividade de comissário, e outras (BOGOCH et al., 2020).

As companhias aéreas acabaram por vivenciar um prejuízo gigantesco diante do mercado nas bolsas mundiais, correspondente à extensa quantidade de anulação e/ou modificação de períodos de viagens e até então, diminuição da aquisição de passagens aéreas motivado mediante o ato de fechar as fronteiras.

Mediante a grande quantidade de aviões com a paralisação, consideram-se onde os resultados permanecem inclusive no período de 2023, apesar disso, não existe um entendimento e computa-se inclusive onde a queda nas demandas por voos domésticos chegue a 70% no mês de junho de 2020 e, também, inúmeras fronteiras se encontram paradas ou por causa das restrições em relação ao ingresso de passageiros, na qual colabora junto ao cancelamento de inúmeras viagens (ANAC, 2020).

Mediante aos dados internacionais da pandemia do COVID – 19, o isolamento social tornou-se uma estratégia de extrema importância para assegurar a vida das pessoas e, nesta perspectiva, a mobilidade humana contribui para a transmissão de doenças infecciosas que representam sérias ameaças à saúde global (BITTENCOURT, 2020).

De fato, em resposta a ameaças de pandemia, muitos países consideram e impõem medidas que restringem os fluxos de mobilidade humana como um de seus planos de resposta, no entanto, as restrições à mobilidade humana são controversas não apenas por seus impactos econômicos negativos, mas também pela incerteza sobre sua eficácia no controle da pandemia.

Apresentando países com restrição total, grande maioria com restrição parcial e poucos sem a ausência de restrições, a Figura 1 abaixo, apresenta a situação mundial de restrições de voos devido à COVID-19 com dados referentes até 20 de outubro de 2020, (IATA,2020).

Restrições de viagem por covid-19



*Dados referentes ao dia 20 de outubro de 2020, às 08h45 (horário de Brasília)

Figura 1. Restrições de viagens devido ao COVID-19 Fonte:(IATA, 2020).

Mesmo que a restrição do movimento humano possa levar a melhorias no controle de doenças e reduções nos riscos à saúde, é empiricamente desafiador quantificar o impacto da mobilidade humana na propagação de doenças infecciosas e entender os padrões espaciais detalhados de como a doença infecciosa se espalha e, é difícil obter dados de ocorrência de doenças granulares e dados de mobilidade humana; além disso, é difícil separar o impacto da mobilidade humana de outros fatores contribuintes potenciais na disseminação de epidemias (DINIZ et al., 2020).

Considerando um vírus significativo como os da família corona, o movimento contínuo caracteriza o princípio vital da transação comercial e a agilidade, o seu modo de operação, assim, o questionamento jamais se encontra somente no agrupamento perante lugares estabelecido como centros de compras, estabelecimento comercial destinado ao preparo e comércio de refeições, normalmente servindo também todo o tipo de bebidas, e hipermercados, porém, acima de tudo no enalço de transmissão e/ou contágio, em geral, oculto, para onde os indivíduos estão circulando por locais, agora, nesse momento proibido.

Desse modo, considerando na qual o COVID – 19 não é originário do Brasil, suas determinantes ingresso de chegada apenas devem estar sendo os

aeroportos localizados em capitais de estado com rotas de/para outros países, isto é, movimentações de passageiros oriundos de todas as partes do mundo aonde em continuidade transitaram entre as cidades do país, em alguns casos, com conexão em aeroportos regionais e, ao se descobrirem infectados, provocaram desenvolvimentos gradativos perante a procura de unidades de saúde referente à assistência em distintas situações da patologia (NUNES, 2020).

2.1. Os principais impactos sobre os passageiros em relação ao COVID – 19

O indivíduo habituado a dispor do meio de transporte bastante veloz e acelerado, o avião, neste momento o indivíduo se constata necessitando procurar outros recursos mais demorado, incertos e que acarreta mais despesas em relação a transitar, ou somente mudando a pratica habitual relacionada junto a ser capaz de regressar na sua casa (ALVES, 2020).

No âmbito atual a preocupação maior apresentada representa a do controle sanitário nos aeroportos, cujas conexões globais propiciam estabelecimento de contato, em período de tempo rápido, de zonas não contaminadas com zonas contaminadas.

Trata-se de uma marca representativa da proliferação do vírus em escala global e em tempo rápido, tornada possível somente no período técnico-científico informacional, o facilitamento dos fluxos turísticos e similares em escala internacional abre espaço ao estabelecimento de novas experiências motivadas em contatos inimagináveis em tempos pretéritos, especificamente as resultantes de uma aproximação entre os seres fundantes do mundo moderno: dos habitantes permanentes de nossas cidades e metrópoles, denominados de moradores e para os quais, em tese, as mesmas foram concebidas, passando por habitantes ocasionais, estabelecidos em suas segundas residências, no próprio país ou fora dele e, por último, de contatos efêmeros, com turistas animados na arte da viagem (PRETINCE et al., 2019).

No Brasil, conforme orientações da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e da Organização Mundial da Saúde (OMS) observa-se o auxílio técnico ao Brasil e outros países, na elaboração e resposta ao surto do COVID – 19, são oferecidas medidas de proteção, tais como a lavagem das mãos com água e sabão, além da utilização do álcool em gel e cobrir a boca com o

antebraço quando tossir ou espirrar, podendo usar um lenço descartável e, após tossir/espirrar, jogue-o no lixo e lave as mãos. Caso o indivíduo apresente sintomas menores, tais como febre ou tosse leve, não é recomendado procurar o atendimento médico, sendo necessário realizar o isolamento, conforme as orientações das autoridades nacionais, e monitorar os sintomas, sintomas graves como dificuldade de respirar ou dor/pressão no peito, deve-se procurar atendimento médico imediato (OMS, 2019).

O progresso da ampliação do COVID – 19 se dispõe de um quadro, a indicar através dessa circunstância aonde as capitais, mediante o seu nível de convívio perante o planeta, se encontram preferidas lugares impecáveis de infecção e multiplicação, característico de sua situação básica a que está na periferia, no contorno ou na parte exterior de algum centro.

Segundo Fernandes (2020) onde o COVID – 19 é espalhado a começar por uma gotícula onde tem que chegar de um indivíduo para o outro, mediante a uma tosse, em certas ocasiões a mão dele fica contaminada com essas gotículas e transmite o vírus através do contato, portanto, em um avião comercial, poltronas estão praticamente lado a lado, sem espaço entre as mesmas.

Os passageiros em movimentação e passageiros onde desembarcam em aeroportos na em asserção se encontram considerados como os primordiais condutores de infecção, mas, jamais foram os mesmos imputados por essa conduta.

Devido a abranger um ciclo de duração pequena, a nunca tornar possível o aparecimento de ocorrências sérias de infecção mediante os passageiros, incluído a ausência de conhecimento das medidas das agências sanitárias, também a Organização Mundial da Saúde (OMS), da capacidade da Covid-19 importar o acontecimento que é relativo à pandemia, o ingresso nas capitais por aeroportos indubitavelmente gerou pânico e originou como um alarde mediante a sociedade (LIRA, 2015)

Os idosos lideram o grupo de ameaça relacionada a padecer os males da patologia, a Organização Mundial da Saúde (OMS) inclusive indica onde os indivíduos com situações de saúde antecedente parecem potencializar patologias sérias e de modo frequente mais do que s outros indivíduos.

A prevalência dos vírus jamais se propaga com facilidade apropriado o modo como o ar contorna na aeronave, na aeronave é refletida, se um indivíduo infectado pelo novo vírus tossir sem permanecer utilizando a máscara, o COVID

– 19 deve estar sendo espalhado por toda a aeronave e todos os passageiros se encontram doentes.

Segundo o IATA (2020), os voos de passageiros necessitarão prosseguir a viagem em segurança, tendo uma diminuição de estabelecer relações e se comunicar, demarcação de malas de mão, alternâncias nos das atividades de bordo e, a utilização de máscaras e uma higiene constante.

Por ação do momento crítico de saúde pública do COVID – 19, a ANVISA ratifica a precisão de efetivação das normas de afastamento e isolamento social referente ao ato de enfrentar da pandemia e, esta indica representa ser incontestável com destino a toda a população livre de relato de viagem ao internacional, permaneça cuidadoso aos preceitos do Ministério da Saúde, ANVISA e administração municipais, estaduais e federais publicadas mediante os canais oficiais de informação (ANVISA, 2020).

2.1.1. A restrição nas fronteiras no decorrer do cenário atual

Compreender os movimentos unificados, segundo a direção e rumo, igualmente sua colaboração na estabilização de conexão de São Paulo em relação ao mundo, destaca-se à prática e ação de entretenimento, não pode estar sendo desconhecida sua posição como ocupação profissional, a ocasionar uma quantidade não possui cuidado perante convívios cotidianos de indivíduos trabalhadores residentes, em terra e no ar, com os passageiros, os primeiros devido a ser um perfil especialista diferenciado a fundamentar remuneração diferenciada e, por ampliação de estabelecimento de bairros populares a bairros nobres (IATA, 2020b).

Os segundos representam os derivados de outros países no mundo, dentre eles os agora infectados ou perante etapa de, do ofício, certamente a infecção preliminar os associou, mediante a desatenção ou ausência de conhecimento dos diretores da organização responsável consoante à gestão do aeroporto e, isto confirma onde jamais existe uma precaução referente à permissão de voos comerciais, não somente perante a cabine, todavia, à frente os passageiros necessitam percorrer mediante a check-in, inspeções e verificações de proteção, filas de embarque, etc.

A aviação deve estar sendo o grande vilão do alastramento do vírus onde afeta o mundo inteiro, os efeitos e consequências na saúde e no setor financeiro

subsequentes da utilização ou não de aeronaves em tempo de pandemia são conhecidos por muitos indivíduos mediante o aumento de casos e os danos ocorridos (NICOLA et al, 2020).

O ato de fechar as fronteiras e as limitações nas fronteiras acarretaram outros abalos perante a redução expressiva das viagens aéreas e a restrição das chegadas de passageiros vindos do exterior referente de modo simultâneo no ano de anterior ao bloqueio devido à pandemia, inúmeras empresas que integram o conjunto das etapas do turismo finalizaram as suas ocupações e, esse momento constituiu um dano de bilhões em exportações turísticas, somente nos primeiros cinco meses de 2020 (OMT, 2020).

Com base na análise do fluxo de passageiros partindo dos anos de 1945, chegando a 2020, realizado pelo International Civil Aviation Organization – ICAO (2020), representado na Figura 1 abaixo, observamos pequenas oscilações diluídas historicamente, mas o observamos claramente o impacto negativo causado pela Pandemia de COVID -19, derrubando de maneira abrupta os indicadores de passageiros domésticos e internacionais no ano de 2020, visto que em 2019 ainda se enxergava numa crescente.

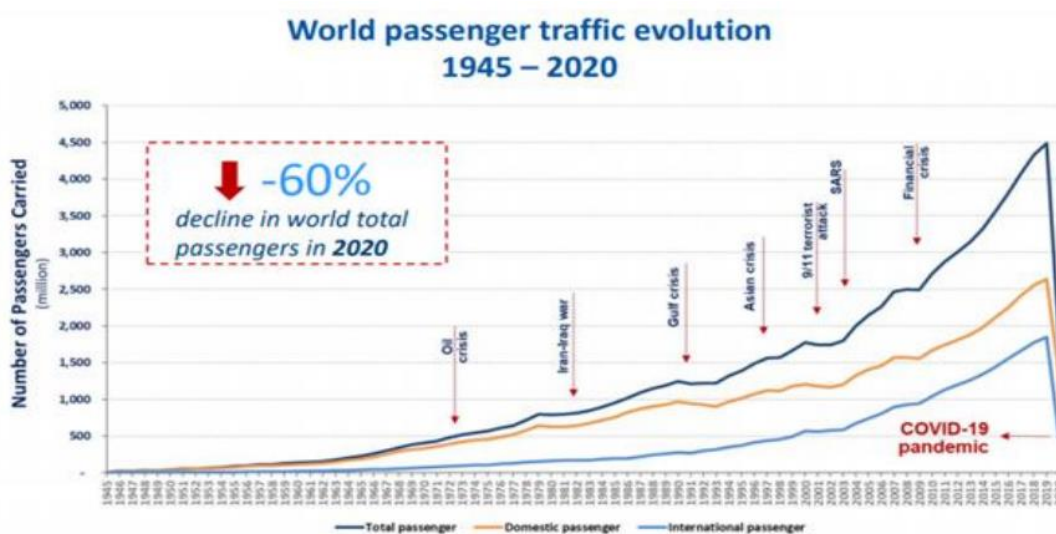


Figura 2. Word Passenger Traffic Evolution Fonte: (ICAO, 2020).

O comando da governança, dessa maneira, apropria-se diante de uma atuação significativa na interrupção do de viagens, em atenção às normas e preceitos empregada relacionada ao controle e restrição da COVID-19 em todo o país e, representa ser essencial especificar onde inúmeros protocolos foram propostos e recomendados pela OMS (2019) onde, ao reconhecer a pandemia e, confirmou a precisão de desempenho em conjunto das autoridades desse

país, com a intenção de determinar um planejamento sanitário agregado, através de atos bastante rígidos e enérgicos perante todo o planeta (IATA, 2020d).

O procedimento do governo, como sistematização deve estar sendo aprofundada e explanada de diversas formas, umas das mais significativas e, expressa ser a elaboração de políticas públicas e, as políticas públicas abrangem um conjunto de orientações, concepções direcionadas de práticas e condutas do poder do Estado, preceitos e estratégias junto às relações entre poder Estado e coletividade, mediações entre indivíduos da civilidade e do Estado e, são, assim sendo, políticas expostas, estruturadas ou elaboradas perante ofícios onde informam procedimentos nas quais de modo normal integram aplicabilidades de recursos públicos (TAVARES, 2015).

Diante disso, no entanto, não existe equivalência mediante as ações e os pareceres de ânsia e as condutas aprimoradas, podem estar sendo conceituadas inclusive não realizações, as ausências, como modos de declarações de políticas, visto que, consistem em alternativas e indicações dos que exercem funções no governo (DINIZ et al, 2020).

As políticas públicas simbolizam em sua metodologia a preparação e instituição e, especialmente, perante as deliberações, modos da dinâmica do poder, integrando a organização e a reorganização de poder, a atuação do desacordo da civilidade nos métodos de determinação, a distribuição de gastos e incentivos coletivos (ROY et al, 2020).

Como o poder representa um convívio social onde integra inúmeros indivíduos perante planejamentos e predileções opostos e inclusive incoerentes, existe uma precisão de interferências sociais e oficiais, com direção a alcançar um pequeno de entendimento e, desse modo, as políticas públicas sejam capazes de estar sendo aceitas e conseguir validade (PEDRO, 2020).

Embora uma política pública possua como intenção estabelecer a segurança da civilidade, ela expressa ser estabelecida pelo governo e jamais pela civilidade, em vista disso, resolverá diligência onde se dispõem tornar-se de benefício coletivo, ressalta-se onde, no começo da pandemia em nosso país foram considerados pela Presidência da República como uma pequena crise, demorando em um planejamento sério e com técnicas bastante adequadas com os distintos fatos onde compreende situações, elementos, circunstâncias, fatores sociais e econômicos no país (YAZBEK et al., 2020).

É obrigação de o Estado simbolizar a população e o conjunto de

interesses individuais, portanto, essa situação inclusive expressa ser sobreposto no seguimento turístico e o governo em atividade onde, perante suas distintas esferas seja ela Federal Estadual e Municipal, age como líder supremo da prática, estabelecendo e normalizando decretos em relação a potencializar o crescimento do turismo, de modo sustentável (FERNANDES, 2020).

Bloqueios e quarentenas prejudicam as empresas no curto prazo e, algumas empresas devem estar perdendo uma enorme importância ou a integralidade de sua receita, enquanto outras devem passar perante uma expansão em suas atividades (BITTENCOURT, 2020).

Logo, com relação ao impacto econômico de uma pandemia, esse pode ser drástico, como a falta de produtos, em especial itens de alimentos, quarentenas, diminuição do trabalho, perda na aptidão de fabricação, limitação no gasto, perda na procura, restrição na receita, ausência de procura de consumo, exoneração de empregados, diminuição na renda acessível, o ato de fechar as fronteiras e organizações com portas fechadas devem estar acontecendo em consequência das limitações ocasionadas mediante a pandemia e, as táticas primordiais no domínio de um surto se encontram a controle e administração (BURDORF et al., 2020).

O controle da patologia deve estar sendo empregadas nos estágios iniciais do surto, incluindo rastreamento de contato e isolamento de indivíduos infectados para impedir que a doença se espalhe para o resto da população, outras intervenções de saúde pública no controle de infecções são as contramedidas terapêuticas, como vacinas, onde devem estar sendo eficazes se disponíveis (NUNES, 2020).

No momento em que se torna evidente onde não expressa ser mais possível conter a propagação da patologia, os líderes de cada Estado passam para o estágio de alívio, no qual são tomados parâmetros em relação a protelar a propagação da patologia e reduzir seus efeitos na civilidade e no sistema de saúde, na prática, determinações de contenção e controle podem estar sendo tomadas simultaneamente (ALVES, 2020).

Além dos obstáculos no seguimento da saúde, na qual um surto aceitável deve agravar o sistema de saúde, restringindo a eficácia do mesmo de enfrentar as dificuldades no campo da saúde e piorando a situação, a pandemia impõe aos enfermos e seus cuidadores a afastar de sua ocupação profissional, reduzindo e danificando o seu desempenho (ROY et al., 2020).

Perante o acréscimo dos protestos e inclusive perante a determinação da pandemia pela Organização Mundial da Saúde (OMS), inúmeras companhias aéreas e os órgãos de defesa do consumidor principiaram uma atividade uniforme referente a solucionar os atritos de maneira não judicial, no sentido de impedir, desse modo, danos aos consumidores, o aumento das passagens aéreas (DINIZ et al., 2020).

2.1.2. Os primordiais obstáculos das Companhias Áereas

Epidemia deve estar sendo conceituada mediante a uma expressão normalmente empregada em relação a se referir seja qual for à situação difícil na qual se apresente saído do controle e, representa desse modo, um episódio no qual uma patologia se encontra propagada rapidamente. Agora uma pandemia expressa ser determinada como um surto de uma patologia onde acontece perante uma extensa área geográfica e contagia uma abrangente quantidade de indivíduos (NUNES, 2020).

Refere-se, portanto, a uma patologia onde prejudica um país na sua totalidade ou inúmeros países perante a agilidade na qual causa espanto mediante a sua relevante amplificação geográfica, assim, uma pandemia, por ser um acontecimento de enorme repercussão, prejudica com tal intensidade a oferta e a demanda, a quantidade de horas trabalhadas ajusta-se intensamente em virtude da patologia e a fobia da infecção, diminuindo a redução de preço incorporada.

Lockdowns levam a menores vendas no varejo e atividades de lazer são drasticamente reduzidas, normalmente, a análise econômica de pandemias se concentra em indicadores macroeconômicos.

O medo da infecção pode resultar em distanciamento social ou escolas, empresas, estabelecimentos comerciais, transporte e serviços públicos fechados e, a interrupção de serviços desses setores causa ainda a cessação de atividades econômicas e socialmente valiosas, as consequências de surtos e epidemias não são distribuídas igualmente por toda a economia, alguns setores podem até se beneficiar financeiramente, enquanto outros sofrerão desproporcionalmente (BLOOM et al., 2018).

O COVID – 19 pode causar sintomas leves e inespecíficos, incluindo febre, tosse, falta de ar, dores musculares e cansaço, casos mais graves podem

desenvolver pneumonia grave, síndrome do desconforto respiratório agudo, sepse e sepse choque que pode levar à morte (OMS, 2019).

O vírus é transmitido através de gotículas respiratórias, a incubação estimada é de 2 a 14 dias, podendo ser mais longa, em nível global, a OMS (2019) declarou uma emergência de saúde pública de interesse internacional no final de janeiro de 2020, quando as infecções se espalhavam rapidamente na China.

A situação estava evoluindo com muita agilidade, a pandemia levou à grave perturbação socioeconômica global, adiamento ou cancelamento de atividades esportivas, eventos religiosos, políticos e culturais e escassez generalizada de suprimentos, exacerbada pela compra de pânico (DINIZ et al., 2020)

As evidências sugerem que a atual pandemia é muito diferente das anteriores, a expansão do Covid – 19 viu economias atingidas por uma simultânea demanda e choque de oferta, não havendo correlação entre o impacto econômico e a mortalidade (FERNANDES, 2020).

As companhias aéreas estão sendo gravemente atingidas pelas consequências da disseminação da COVID – 19, uma vez que proibições globais de voos ocasionaram o cancelamento de milhares de voos na expectativa de controlar o vírus e no Brasil, as companhias fizeram acordos com sindicatos, com propostas de redução salarial e redução da jornada de trabalho, a fim de evitar demissões, e buscaram negociações de recursos com o BNDES e com o Ministério da economia a fim de aliviar suas situações financeiras (LIRA, 2015).

De acordo com o levantamento realizado pelo site e Flightradar24 (2020), houve uma queda de 64,86% comparando o intervalo de 7 de março de 2020 à 7 de abril, considerando voos do mundo, conforme apresentado nas Figuras 2 e 3 a seguir:



Figura 3. Voos aéreos mundiais em 07/03/2020 Fonte: (FlightRadar24, 2020).



Figura 4. Voos aéreos mundiais em 07/04/2020 Fonte: (FlightRadar24, 2020).

As três primordiais empresas brasileiras do setor registraram danos no 1º trimestre de 2020 no valor líquido total de R\$9,7 bilhões, resultando uma margem líquida negativa de 90,8% e, tal valor representa o maior prejuízo desde 2015, quando o mercado foi impactado pela desvalorização do real frente ao dólar. Em 2019, a apuração do lucro líquido foi de R\$1,2 bilhão, com uma margem líquida positiva de 2,8% (ANAC, 2020).

Perante as normas drásticas impostas pelo governo referente a retardar a pandemia, a economia global padece de uma crise desagradável e, as companhias aéreas mediante a uma recuperação econômica, aceita as normas e está disposta a serem essenciais onde à aviação acate de prontidão as novas

regras de segurança, anunciando segurança aos passageiros e profissionais do transporte aéreo (IATA, 2020).

Uma da transformação agora sentida expressa ser a expansão nos controles sanitários, como em algumas cidades nas quais as equipes já controlam a febre dos passageiros ao desembarcarem nos aeroportos, diante da pandemia de COVID – 19 onde estagnou o setor econômico nos seus inúmeros âmbitos, representa ser inacreditável prognosticar o que acontecerá na aviação no momento em que a taxa de propagação do vírus recuar (ANAC. 2020).

Acredita-se que a retomada da demanda pelo transporte aéreo não deve ser imediata, uma vez que não se pode mensurar, neste momento, quando as pessoas irão se sentir confiante para voar novamente, principalmente devido às incertezas econômicas, desse modo, acredita-se que a retomada será mais lenta, representando uma melhora, o que torna importante que as práticas para o mundo pós- COVID – 19 sejam repensadas, é um período de oportunidades para adoção de novas tecnologias, uma vez que as companhias diminuíram o ritmo já há algum tempo (LIRA, 2015).

As empresas elaboram vantagem competitiva no momento em que percebem ou descobrem novas maneiras de competir num segmento empresarial e aplicam essas descobertas no mercado, um modo de conseguir vantagem competitiva expressa verificar atuações de modos distintos, perante novas ações ou distintos fatores em relação ao trabalho das companhias aéreas (IATA, 2020c).

A garantia do sucesso de uma empresa jamais consiste apenas nas precisões dos clientes, acompanhar a concorrência e as novas tecnologias representa serem essenciais referentes a identificar as ameaças e antecipar as oportunidades, as técnicas competitivas genéricas são estratégia de liderança em custos, estratégia de diferenciação e estratégia de foco (ROY et al., 2020).

Pode-se afirmar segundo Negrão (2017) que o líder é capaz de se entusiasmar e mobilizar os demais em prol de objetivos comuns, no trabalho em equipe o dirigente deve seguir alguns ensinamentos e algumas atitudes com sua equipe, transmitindo e reforçando continuamente a visão mobilizadora e os valores fundamentais com seu exemplo pessoal, comunicar-se com sua equipe e escuta-la, reforçar a autoestima e a autoconfiança do seu pessoal, gerar entusiasmo e transmitir confiança, delegando tarefas e revelando a cada integrante da equipe a importância do seu esforço pessoal para o êxito coletivo,

moldar atitudes e condutas, orientar e proporcionar pautas para a ação, estimular o desenvolvimento pessoal e a aprendizagem coletiva, fomentar e preservar as relações saudáveis dentro da equipe.

Com a chegada do COVID –19, alguns países impuseram restrições aos voos originados na China, no Brasil, por exemplo, foram exigidos que, ao chegarem, os visitantes das áreas de risco devem permanecer em quarentena por 14 dias e, após 11 de março, no momento em que a Organização Mundial da Saúde (OMS) caracterizou a propagação da COVID – 19 e, as normas passaram a ser mais rígido perante inúmeros países, no Brasil, o setor de aviação é altamente dependente da demanda doméstica e a concorrência interna é muito baixa, em março de 2020, houve uma forte queda de 82% nos números de passageiros nos voos para o Brasil em relação ao ano anterior (IATA, 2020).

A liderança segundo Freire (2014) é a bussola e o motor da empresa, para que os processos ocorram bem em uma organização, é imprescindível a boa condução do pessoal e isso é tarefa da liderança, reforçando o conceito de que a equipe é a representação do líder e a capacidade de liderar é a habilidade de influenciar as pessoas para trabalharem entusiasticamente visando atingir os objetivos identificados como sendo para o bem comum e, nesse estilo de liderança o líder omite-se e deixa a situação fluir, sem intervir ou tentar mudar o rumo dos acontecimentos, dando aos colaboradores liberdade para atuarem como quiserem um ambiente onde os próprios funcionários ficam responsáveis por gerenciar seus resultados de trabalho.

É preciso investir em relação a se ter tranquilidade diante dessa nova realidade em que todos estão vivenciando e não simplesmente impor medidas no papel e na área empresarial faltar tudo o que está sendo pedido no Protocolo, não pode haver dúvidas e nem falta de algo referente a fazer com que todos os passageiros regressem para a retomada dos voos com segurança (NICOLA et al., 2020).

Os investimentos nas áreas do aeroporto como copos descartáveis, produtos de limpeza, termômetros, equipamentos direcionados a manter todos protegidos é obrigação do Estado e se não existe esse investimento não há como dar a devida proteção para todos da equipe de trabalho e para todos os passageiros (OMS, 2019).

Os inúmeros setores estão sendo prejudicados com as novas regras e imposição do isolamento social e, nesse sentido é notável fazer com que as empresas comecem a pensar em uma nova forma de atrair clientes, inclusive às companhias aéreas e a empresa deve ter um líder capaz de tornar rentável a empresa.

A liderança assim como a confiança não é outorgada nem é hereditária, e sim conquistada, o verdadeiro líder comanda sua equipe não impondo o seu poder, mas com autoridade, despertando consciências, conquistando corações e ganhando vontades, há diferenças entre autoridade e poder, na autoridade consegue-se fazer com que as pessoas realizem as atividades de boa vontade, pela sua influência pessoal, seus exemplos (BLOOM et al., 2018).

No poder as pessoas são ameaçadas, coagidas a fazer sua vontade em função da sua posição, mesmo que não exista a necessidade de tal tarefa, para os líderes é necessário ter autoridade com as pessoas e não fazer uso do poder, pois as ameaças até farão efeito no início, porém com o passar do tempo não surtirá mais efeito, e poderá até mesmo acabar prejudicando mais ainda o desenvolvimento do trabalho (PONTES, 2015).

É preciso conscientizar segundo Nunes (2020) a família sobre a importância das medidas de prevenção e de proteção de todos e ocorrendo em um indivíduo um indício seja qual for deve imediatamente procurar a assistência médica em relação a não passar para outro membro família e iniciar imediatamente o tratamento.

É dever de todos os membros da família e do indivíduo seguir as normas de segurança em relação ao uso de máscaras, por representa uma das medidas sérias em relação à proteção de todos e o uso da máscara no momento em que precise sair de casa a atenção terá que ser redobrada, pois o indivíduo não está tão consciente dessa pandemia em relação ao perigo que ela representa e, a conscientização é importante no sentido de que todos tenham a devida proteção (BOGOCH et al., 2020).

2.1.3. O impacto da pandemia e os principais aeroportos do nosso país

As companhias aéreas e os aeroportos se encontram a enfrentar-se perante a uma quantidade imensa de dificuldades mediante ao ato de fechar como a causa motivadora é a propagação da pandemia e, os recursos de

diminuição de gastos deem estar sendo implicados em um extenso conjunto de políticas onde terá um efeito nas atividades ocupacionais dos profissionais da aviação e a atribuição íntegra desse seguimento (PRETINCE et al., 2020).

O seguimento da aviação contrata de modo direto milhões de indivíduos perante todo o planeta, e nesse seguimento engloba todos os profissionais da área da aviação e inúmeros outros seguimentos onde a atribuição de cada seguimento faz com que o aeroporto funcione em plena harmonia e com muita motivação (TAVARES, 2015).

Isso comprova a evolução de conceitos acerca do gerenciamento do aeroporto, buscando ações compartilhadas e interdisciplinaridade, desenvolvendo a autonomia dos profissionais e a respeito à ocupação dos diversos espaços sociais, políticos e econômicos (LIRA, 2015).

E, que é preciso uma mudança profunda de valores, de cultura e de processos, para conquistarmos a efetiva transformação de modelos gerenciais dos líderes e, conseqüentemente, uma assistência globalizada e de qualidade, buscando uma prática gerencial voltada principalmente para o sujeito, não como objeto, mas como principal agente dessa ação (PONTES, 2015).

Nesta etapa perante onde o COVID – 19 se apresenta devido os indícios, diretrizes e preceitos necessitam estar sendo refeitos referente a conceder um seguimento de quarentena e a atenção perante todos e, de todos os indivíduos do nosso país há não se infectar, o governo precisou adotar medidas sérias no combate a pandemia o aeroporto tornou-se um espaço aonde a infecção se torna mais evidente e com o ato de fechar o de restringir horários os danos são desastrosos (ANAC, 2020).

No dia 05 de março de 2020, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) fez uma estimativa onde o setor de aviação pudesse ter um prejuízo junto de US\$ 63 a 113 bilhões de receitas em consequência do número diminuído de passageiros e, existia em momento anterior previsto um detrimento de receita entre US\$ 30 bilhões (IATA, 2020).

No dia 17 de março, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) havia pronunciado onde o seu parecer de 05 de março se encontrava defasadas e onde as companhias aéreas necessitariam de US\$ 200 bilhões perante pagamentos referentes a resistir à paralisação e o impacto da pandemia da COVID – 19 e, reconsiderou inclusive bastante o seu parecer de prejuízo de

receita em 24 de março junto a US\$ 252 bilhões mediante todo o mundo, uma perda de 44% (IATA, 2020).

O setor aéreo, um dos mais afetados pela crise causada pela pandemia da COVID – 19, deve sofrer impactos negativos em sua cadeia pelo menos até o fim de 2023 e, hoje, a maior parte da frota global de aviões está parada por causa do fechamento de fronteiras e das medidas de distanciamento social (ANAC, 2020).

Fabricantes de aeronaves podem estar registrando uma perda expressiva mediante os seus projetos e realizações nos próximos cinco anos e, nesse sentido, diante das companhias aéreas, a procura absoluta apenas pode estar voltando ao seu nível pré-coronavírus dentro da metade de 2022, assim mesmo, fundamento onde o impacto se encontre moderado (DINIZ et al., 2020).

Referente aos fabricantes a condição expressa ser bastante complicada no ramo de aeronaves de grande porte (com dois corredores), onde pode estar sendo resgatar o nível pré-crise em dezembro de 2023, entre os aviões menores (de um único corredor), a importância representa um restabelecimento a contar de novembro de 2021 (IATA, 2020).

Até este momento, a Airbus diminuiu a sua fabricação perante um terço, consoante a companhia, jamais expressa ser viável verificar em que momento estará sendo restabelecido devido à pandemia ainda não se encontra controlada e, a empresa expõe onde parte de um todo de aviões de enorme porte perderá bastante (PRETINCE et al., 2020).

O entendimento no setor aéreo ainda enfrentará uma situação muito difícil devido a pandemia, 35% da frota global de aeronaves até esse momento precisará se encontrar suspensa no decorrer do ano, e onde a cessação de pedidos de aviões deve estar sendo perto de 20% idêntica a assistência de gestores auxiliando as aéreas (ANAC, 2020).

O inovado quadro financeiro favorecerá a manutenção de aeronaves antigas no mercado, prejudicando empresas como Embraer, Boeing e Airbus. A fabricante brasileira de aviões é uma das que lançou recentemente uma nova família de jatos, cuja principal vantagem é gastar menos combustível (IATA, 2020).

Enquanto o setor aéreo favorece uma excessiva parte de empregados e, de variadas ocupações e funções, expressa serem fundamental o âmbito de recursos humanos organizarem os funcionários no decorrer das transformações

de quadros, dessa maneira, a diminuição de passageiros e a incorporação da vigência de normas de segurança nos terminais aéreos, estabeleceram a alternativa de transferir serviços, cancelamento de negociações e relações comerciais, folgas adiantadas e a retirada de empregados (BLOOM et al., 2018).

O atributo das atribuições acessíveis mediante a um aeroporto expressa ser essenciais referente ao progresso das suas atuações e práticas e, o entendimento positivo da variedade do serviço torna oportuno o procedimento apropriado da determinação da atuação do empregado e de responsabilidade ao terminal, referentes a conquistar um grau de paradigma de qualidade, aeroportos, organizações e empresas privadas necessitam dispor de especialistas capacitados a preencher as precisões frequentes no setor aéreo (NOGUEIRA, 2018).

O ato de qualificar o funcionamento de o setor facilitar onde os operadores aeroportuários consigam estruturar os quadro de funcionários e tornar certo de forma drástica à aplicação de capital e, a administração de aptidões engloba a alocação de setores, como o de recursos humanos, referente a ocasionar a composição das unidades de negócios, o ato de surgir de um âmbito colaborativo mediante o destaque no público alvo expressa ser sequente da ação do setor de recursos humanos, o qual representa ser de extrema magnitude referente a conseguir o desempenho competitivo mediante do emprego existente da mão-de-obra (COSTA, 2017).

A gestão de recursos humanos em aeroportos e companhias aéreas, por exemplo, expressa ser fundamental através da extensiva multifuncionalidade da mão-de-obra, o que deve estar acentuando perante obstáculos e ocorrências onde requerem uma gestão bastante eficiente, como representa ser o caso de cenários provenientes de choques econômicos no setor.

A pandemia do novo coronavírus possui um resultado perante enorme queda de procura do transporte aéreo no mundo e diminuição de 5% no crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) global em 2020 e, no contexto global, a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) revela a magnitude da retomada do transporte aéreo no decorrer da pandemia da COVID – 19, visto que, as operadoras, órgãos e governos se encontram envolvidos a trabalharem em conjunto no emprego de medidas de segurança, em relação a evitar surtos da patologia e assegurar o setor econômico de modo responsável e sustentável (IATA, 2020b).

É dito que a aviação deverá operar segundo padrões globais harmonizados com a Organização Mundial da Saúde (OMS), cumprir metas ambientais e serem flexíveis a mudanças a partir de cada descoberta científicas e tecnológicas, no entanto, devido ao impacto econômico refletido no tráfego e na perda de receitas, implicações vinculadas ao mercado de trabalho e aos recursos humanos foram afetadas (ROY et al., 2020).

Epidemias, mortalidade e o setor econômico se encontram conectados em referência as viagens aéreas e, torna mais fácil o contágio de patologias no planeta, prejudicando e afetando dessa maneira, as áreas de serviços e o setor de negócio e, em relação à pandemia da COVID – 19 nota-se mediante a constatação de uma expansão de funcionários sendo mandado embora mediante a demissão e, com isso prejudica a todos que dependem de emprego para sustentar sua família (NUNES, 2020).

Adicionalmente, é válido encadear que as relações de trabalho vêm sofrendo mudanças significativas, como funcionários atuando de forma remota e redução de interação social no ambiente de trabalho e, tal mudança pode impactar no setor aéreo no futuro, uma vez que as empresas podem identificar oportunidades de redução de gastos, por exemplo, reduções de viagens aéreas para reuniões corporativas (DINIZ et al., 2020).

Além do mais, o setor aéreo, vinculado ao setor de transportes e turismo, vem resistindo a uma grave crise financeira, sendo essencial a reorganização da estrutura dos aeroportos no sentido de mitigar o balanço negativo enfrentado, o desafio no momento relaciona-se ao enfrentamento da pandemia sem prejudicar grandiosamente o fluxo de caixa das empresas, e assim, evitar falências, para vencer crises, são necessárias ações conjuntas das operadoras e companhias aéreas na elaboração de protocolos com regras claras, padronização das medidas adotadas e estabelecimento de comunicação para reconquistar a confiança no setor (NICOLA et al., 2020).

Alguns estudos evidenciam impactos nos setores de gestão de recursos humanos após choques econômicos, em períodos de crise econômica, os aeroportos são forçados a reduzir as despesas com pessoal a fim de equilibrar os gastos com a redução de receitas, a diminuição na movimentação de passageiros e os baixos fatores de carga produzem ineficiência para os terminais (PRETINCE et al., 2019).

A economia pode ser impactada em surtos de doenças infectocontagiosas devido à alta taxa de mortalidade, a qual reflete na demanda de trabalhadores, suprimento de bens e serviços e assim, proporciona choques de fornecimentos, a crise presente pode trazer maturidade para as empresas e operadoras aeroportuárias melhorarem suas eficiências em logística e custos (FERNANDES, 2020).

A decisão sobre mudanças no setor deve depender das perspectivas futuras de demanda, a retomada do tráfego aéreo ao longo da pandemia tem promovido à reorganização das equipes de funcionários nos aeroportos, decisões comerciais sobre as taxas aeroportuárias e investimento de capital na infraestrutura que esteja relacionado com a inclusão de medidas de segurança, propulsão no aumento da demanda e trazer novamente a confiança ao passageiro (BOGOCH et al., 2020).

A fobia em voar igualmente deve designar uma redução de aspecto de procura por voos pós-pandemia, acredita-se onde muitos passageiros deixarão de voar em relação a evitar contato com indivíduos vindos de diferentes locais, o que ocorreria o alastramento do vírus, isto posto, torna claro a certificação da precisão de se conquistar a segurança dos viajantes através de medidas de segurança e comodidade. Medidas alternativas referentes aos funcionários do setor aéreo revelam uma correlação positiva perante perspectiva futura da aviação, devido às aplicações de distintos caminhos em relação superar crises são vistos como favoráveis (ALVES, 2020).

Ações como realocação de setores, teletrabalho, redução da jornada, licença não remunerada e férias antecipadas são reconhecidas como necessárias para conter despesas e reorganizar financeiramente as empresas, nesse contexto, as demissões também estão positivamente correlacionadas com as perspectivas futuras, visto que as empresas poderão realocar os recursos financeiros para adotar medidas de segurança e estimular a reação do mercado. Pode-se interpretar que os trabalhadores esperam que com a redução de mão de obra, as empresas consigam minimizar a crise, permitindo posteriormente as contratações (BITTERNCOURT, 2020).

3. DISCUSSÃO

O acontecimento da pandemia terminou ocasionando proporções onde impressionaram de modo direto todos os empregadores e clientes do setor aéreo, do mesmo modo, dominaram o setor financeiro de um nodo global, prejudicando sem desvio na maneira de vida dos indivíduos e com tudo a sua volta, dessa forma, reduziu de forma drástica o progresso e a expansão de todas as organizações e instituições e, assim sendo, o ato de fechar e deixar os empregadores suspensos e até despedidos perante a este momento, terminou criando certo desespero em toda a população (LACERDA, 2014).

A possibilidade de se ter notícias a todo o momento e, junto à expansão da modernização da *Internet*, indivíduos e locais se encontra relacionados e independentes da distância, facilitando a redução do vínculo espaço-tempo, desde então, pergunta-se como até o hoje jamais existiam medidas preventivas à COVID – 19, agora onde as utilizadas há pouco se encontram excelentes dos que as tomadas no ato de enfrentar pandemias anteriores (GONÇALVES, 2015).

Nessa sequência, expressa ser preciso acentuar a magnitude de uma análise minuciosa e regularizada dos perigos e efeitos de grande importância da patologia globalmente como medida de prevenção da pandemia, torna-se conceituado onde os tipos de meio de transportes se apresentam como um componente através de uma enorme força propagadora do vírus devido à agitação e o deslocamento de passageiros, ao verificar o alastramento e a quantidade de casos da COVID – 19 e nivelá-los através da movimentação no setor aéreo no Brasil, no qual as mesmas movimentações de aeronaves se encontram preservados, ocorreu bastantes casos de contaminação da patologia e, isso confirma a indicação de que o contágio acontece em especial, nas grandes metrópoles onde dispões de uma enorme centralidade regional e uma superlotação de aeronaves através da ampliação movimenta de indivíduos e de e produtos (DINIZ et al., 2020).

Os voos efetuados no começo de 2020, previamente da pandemia, agora sinalizavam as primeiras ocorrências da COVID – 19 no Brasil, cujo progresso, inclusive o começo do primeiro período de maio, denota os primordiais momentos de propagação do vírus, igualmente vale precisar onde os aeroportos através dos voos regulares se situam nos determinantes centros das grandes metrópoles (BITTENCOURT, 2020).

São inúmeros os fatores das empresas cometidos e requisitando uma adequação dos indivíduos e empregadores atuando mediante a ação do

específico sistema aeroviário, da mesma forma, há de se refletir no setor proveitoso e nos perigos retratados do passageiro, ou melhor, no mercado da atribuição dos empregados a significância em relação a dar seguimento dos serviços aeroportuários como higienização, proteção, tráfego, serviços de solo em geral, abastecimento, serviço de tripulação e agente de aeroporto, dentre outros (NUNES, 2020).

Principalmente mediante a enorme onde existe uma ampla aglomeração da patologia e, a probabilidade de colocar em perigo a saúde de um empregado do setor aéreo expande sempre onde se entra diante da proximidade junto das áreas contaminadas, em função disso representa ser essencial na qual o local contaminado possua funcionários aptos e muito bem treinados através das normas sanitárias em relação a dar seguimento em sua atribuição e trabalhar com muita segurança (BOGOCH et al., 2020).

A veracidade visível dispõe em estar se criando uma aflição além em relação à restrição da pandemia e, nessa situação considera até esse momento através de voos no país, ocasionando desvio ou até remarcações devido ao pânico referente à contaminação e, no lugar em que se aglomeravam os primordiais pontos de agitação e movimento de aeronaves e uma ação expressiva nas primordiais metrópoles não poderá mais se aglomerar (YAZBEK et al., 2020).

Nas metrópoles com um número enorme de agitação de indivíduos e onde retêm a atuação e a atividade em movimento expressiva, é muito importante perceber o progresso da Covid-19 no país, se espalha onde as primeiras ocorrências apareceram e, em especial, nas metrópoles com mais desenvoltura e financeiramente bastante ricas do país, para tal, desloca-se o conceito de que representa ser preciso uma divulgação melhor dos voos nas grandes metrópoles e com uma enorme afluência perante um determinado período, o que favorece e facilita em relação ao controle de novas ocorrências e a redução da disseminação da COVID – 19 (FERNANDES, 2020).

Como aspectos onde possibilita a divergência, deve-se ressaltar o acontecimento de a epidemia nunca ter se principiado em nosso país, o que nos permite um estágio em relação junto à observação e transação de saberes em referência ao progresso perante outras civilidades e, outro fator bastante significativa nesse seguimento representa ser a presença de um sistema público de saúde, de condição global, perante enorme movimento de ascensão que,

através da subida dos membros de uma estrutura social solidificada e inferior, para um padrão social mais elevado em todo o nosso país (PEDRO, 2020).

Os recursos precisos a seu enfrentamento, em direção a outros vírus, o modo de contágio se dá, de modo predominante, mediante via respiratória, através de indivíduos contaminados no começo do período sintomático, apesar de existir a facilidade de contágio antes do início dos indícios, constatando a destaque do reconhecimento do isolamento social em referência para a quebra de contágio e o real controle da epidemia. Além disso, faz-se necessário considerar que o Sistema Único de Saúde (SUS), como um sistema de modo crônico subfinanciado, idêntico perante todo o território nacional se apresenta de modo bastante diferenciado mediante a cada região do país.

Além do mais, o setor aéreo, vinculado ao setor de transportes e turismo, vem resistindo a uma grave crise financeira, sendo essencial a reorganização da estrutura dos aeroportos no sentido de mitigar o balanço negativo enfrentado, o desafio no momento relaciona-se ao enfrentamento da pandemia sem prejudicar grandiosamente o fluxo de caixa das empresas, e assim, evitar falências. Para vencer crises, são necessárias ações conjuntas das operadoras e companhias aéreas na elaboração de protocolos com regras claras, padronização das medidas adotadas e estabelecimento de comunicação para reconquistar a confiança no setor (ROY et al., 2020).

Alguns estudos evidenciam impactos nos setores de gestão de recursos humanos após choques econômicos, em períodos de crise econômica, os aeroportos são forçados a reduzir as despesas com pessoal a fim de equilibrar os gastos com a redução de receitas, a diminuição na movimentação de passageiros e os baixos fatores de carga produzem ineficiência para os terminais (PRETINCE et al., 2019).

A economia pode ser impactada em surtos de doenças infectocontagiosas devido à alta taxa de mortalidade, a qual reflete na demanda de trabalhadores, suprimento de bens e serviços e assim, proporciona choques de fornecimentos, a crise presente pode trazer maturidade para as empresas e operadoras aeroportuárias melhorarem suas eficiências em logística e custos, a decisão sobre mudanças no setor deve depender das perspectivas futuras de demanda e, a retomada do tráfego aéreo ao longo da pandemia tem promovido à reorganização das equipes de funcionários nos aeroportos, decisões comerciais sobre as taxas aeroportuárias e investimento de capital na infraestrutura que

esteja relacionado com a inclusão de medidas de segurança, propulsão no aumento da demanda e trazer novamente a confiança ao passageiro (BLOOM et al., 2018).

O medo em voar também pode indicar baixa perspectiva de demanda por voos pós- pandemia acredita-se que muitos passageiros deixarão de voar para evitar contato com pessoas vindas de diferentes locais, o que acarretaria na proliferação do vírus. Por isso, é ratificada a necessidade de se conquistar a confiança dos viajantes através de medidas de segurança e comodidade, medidas alternativas para funcionários do setor aéreo revelam uma correlação positiva com a perspectiva futura da aviação, uma vez que as aplicações de diferentes caminhos para superar crises são vistos como promissores (NUNES, 2020).

Ações como realocação de setores, teletrabalho, redução da jornada, licença não remunerada e férias antecipadas são reconhecidas como necessárias para conter despesas e reorganizar financeiramente as empresas, nesse contexto, as demissões também estão positivamente correlacionadas com as perspectivas futuras, visto que as empresas poderão realocar os recursos financeiros para adotar medidas de segurança e estimular a reação do mercado. Pode-se interpretar que os trabalhadores esperam que com a redução de mão de obra, as empresas consigam minimizar a crise, permitindo posteriormente as recontrações (DINIZ et a., 2020).

No Brasil, conforme orientações da Organização Mundial da Saúde (OMS) observa-se o auxílio técnico ao Brasil e outros países, na elaboração e resposta ao surto do COVID – 19 e, se encontram oferecidas medidas de proteção, tais como a lavagem das mãos com água e sabão, além da utilização do álcool em gel e cobrir a boca com o antebraço quando tossir ou espirrar, podendo usar um lenço descartável e, após tossir/espirrar, jogue-o no lixo e lave as mãos (OMS, 2019).

Caso o indivíduo apresente sintomas menores, tais como febre ou tosse leve, não é recomendado procurar o atendimento médico, sendo necessário realizar o isolamento, conforme as orientações das autoridades nacionais e monitorar os sintomas, sintomas graves como dificuldade de respirar ou dor/pressão no peito, deve-se procurar atendimento médico imediato (HERTZBERG et al., 2018).

Essas medidas são determinadas visando à diminuição do contágio do COVID – 19 na população e, com essas medidas, o Brasil reconhece os erros de resposta inicial da China, e esta mostrou liderança no combate à epidemia de COVID – 19 dentro das fronteiras, efetivando medidas rigorosas, por meio de uma combinação de testes generalizados e rastreamento de contatos, medidas de distanciamento físico (social) impostas legalmente e uso de tecnologias modernas, como limpadores robôs automatizadas e reconhecimento facial para mapeamento de contatos, a China reduziu a propagação com sucesso: em 19 de março de 2020, pela primeira vez desde o início do surto em 2019, a China não relatou casos de incidentes de COVID –19 transmitidos localmente (FERNANDES, 2020).

Verifica-se que o isolamento social provocado pelo COVID – 19 é uma oportunidade para as famílias fortalecerem os laços familiares, no entanto, estudos revelam que, durante esse período, as taxas de isolamento social foram muito baixas, seja pela falta de espaço pessoal na família e tédio, observa-se que a sobrecarga pela falta de suprimentos e pela súbita necessidade de cuidar de toda a família, acarreta estresse, inatividade física e comprometimento da saúde física e mental entre todos os membros da família, o que ocasiona o não cumprimento das regras do isolamento social (BITTERN COURT, 2020).

Mediante as recomendações e ponderações da OMS, o governo brasileiro publicou a Portaria Interministerial n.º 5º, de 17 de março de 2020, coloca sobre o descumprimento do isolamento do exame médico, dos testes laboratoriais, e do tratamento médico específico, podendo sujeitar os infratores às sanções penais e, existe também a possibilidade de um médico, e somente o profissional, sofrer uma falta de notificação se não denunciar o caso do coronavírus ao poder público, uma vez que a notificação desta doença é obrigatória, além da colaboração com as autoridades de saúde na comunicação imediata de possíveis contatos com os agentes infecciosos do coronavírus e da circulação em áreas consideradas regiões de contaminação pelo coronavírus (BRASIL, 2020).

À medida que a infecção pelo vírus se espalha, a ansiedade e o estigma associados à pandemia também proliferam, portanto, é importante que os profissionais de saúde explorem maneiras pelas quais as pessoas reagem a essa situação estressante, ansiedade, insônia, medo de contrair o vírus,

frustração e irritabilidade são alguns efeitos do bloqueio em longo prazo pode ocasionar em pandemias (NUNES, 2020).

Desinformação e compartilhamento de notícias falsas por meio da mídia social são alguns fatores que causam ansiedade e estigma entre as pessoas, nessa visão, a incerteza aumenta o sentimento de desconforto do indivíduo, levando à perda de esperança e iniciativa. As pessoas que apresentam sintomas ativos da doença hesitam em divulgar ou procurar ajuda, pois antecipam o estigma da sociedade (NICOLA et al., 2020).

O medo e o desconhecimento das estratégias de promoção da saúde podem levar à falta de cooperação em relação aos profissionais de saúde e a instruções governamentais, verificam-se os indivíduos devem conscientizar sobre as diferentes reações ao estresse e fornecer informações autênticas e relevantes sobre a pandemia, o medo de contrair a pandemia pode ser mais destrutivo que o próprio vírus. Portanto, mesmo a população não infectada deve ser educada sobre a propagação de notícias falsas e deve receber intervenção de esperança e otimismo (BOGOCH et al., 2020).

Quem sabe que está infectado com o coronavírus e, no entanto, pratica um ato com a finalidade de transmiti-lo, ou seja, com a vontade de transmiti-lo a terceiros, incorre em conduta criminal (art. 131, Código Penal), não há necessidade de transmissão, pois o crime é um perigo abstrato, sendo assim, até o momento, existem poucas evidências de coordenação internacional, em todo o mundo ou dentro de blocos regionais, à medida que os países fecham as fronteiras (DINIZ et al., 2020).

A Organização Mundial da Saúde instou os países a efetivar uma resposta abrangente ao COVID – 19 e a estratégia: faça tudo, encontre, isole teste e trate todos os casos para quebrar as cadeias de transmissão, no entanto, os países mudaram em velocidades e intensidades diferentes, muitas vezes sem consultar os países vizinhos e, essas respostas às vezes parecem desconectadas das evidências epidemiológicas; alguns países que têm 'curvas' semelhantes de doenças estão reagindo de maneira muito diferente (ROY et al., 2020).

As rigorosas medidas de bloqueio legalmente efetivado na China e na Coreia do Sul contrastam com a exclusão dos riscos do coronavírus, acompanhadas, inicialmente, pela relutância em impor restrições rigorosas por alguns políticos no Reino Unido e nos Estados Unidos, em locais com respostas iniciais "mais brandas", ou seja, França, Reino Unido, o rápido aumento de casos

de reavaliações forçadas, com a adoção de medidas cada vez mais severas para proteger os sistemas de saúde com risco de colapso (BURDORF et al., 2020).

Atualmente, mais da metade da população mundial enfrenta restrições de bloqueio parcial ou total (*Lockdown*), e a economia global sofreu um impacto devastador, o Coronavírus, como todos os agentes infecciosos, ignora as fronteiras geopolítica e infecta as pessoas, independentemente da nacionalidade; também se deve adotar uma abordagem unificada que transcenda as fronteiras geopolíticas, tanto para combater o vírus quanto para fazer a transição dos fechamentos e bloqueios dos mercados (PEDRO, 2020).

Como os países consideram suspender essas medidas, os mesmos devem consultar um ao outro e evitar tomar decisões isoladamente, ao mesmo tempo os governos devem considerar suas culturas e contextos domésticos antes de finalmente definir um novo normal, a União Europeia publicou um roteiro estabelecendo os princípios que devem sustentar as decisões de abertura, observando que a política de saúde é uma competência nacional, mas as decisões devem ser discutidas e comunicadas com os Estados membros vizinhos (ROY et al., 2020).

A Constituição Federal estabelece no art. 5, o direito à liberdade, que inclui o direito de ir e vir de cada cidadão, onde e quando assim desejar, sem impedimentos por parte de qualquer agente do Estado, por sua vez, a Lei nº. 13.979/2020 prevê a possibilidade de restringir excepcional e temporariamente a entrada e saída do país e o transporte interestadual e interurbano por estradas, portos ou aeroportos, de acordo com a recomendação técnica e fundamentada da Agência de Vigilância Sanitária (ANVISA), em especial pelos dados epidemiológicos crescentes no Brasil e no mundo, sendo necessário continuar com as recomendações propostas pela Organização Mundial de Saúde (OMS) (BRASIL, 2020).

A pandemia causada pelo novo Coronavírus comprova a fragilidade das leis e normas que asseguram a saúde e a garantia do trabalhador, portanto, faz-se preciso medidas paralelas a esses regulamentos para proteção, capacitação e condições de serviço adequadas para os profissionais dos estabelecimentos de saúde. É essencial que haja, especialmente, mais destinação de recursos para essas medidas, contratação de uma quantidade grande de profissionais na linha de frente, reflexões e atos que foquem na organização dos processos de serviço, no acesso da gestão responsável pelos ambientes de serviço,

capacitação e treinamento dos trabalhadores por intermédio de outras ações (BITTENCOURT, 2020).

Chama à atenção a realidade de que praticamente todas as agências reguladoras ofereceram algum tipo de reação à dificuldade gerada pela pandemia. A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) se destaca em relação ao número de medidas que tratam do Coronavírus como já era previsto em casos de sua competência. (NICOLA et al., 2020).

A vinda do Coronavírus evidenciou que a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) tem oferecido respostas céleres no âmbito da crise. Além disso, seus posicionamentos têm sido essenciais para orientar decisões de diversas instituições da governança federal, incluindo outras agências reguladoras, a cuidado que as autoridades regulatórias têm atribuído ao tema (DINIZ et al., 2020).

Realizou-se inclusive um acréscimo na quantidade de assuntos relacionados à pandemia nos *site* das agências que têm tratado exatamente da Covid-19, desde a semana do dia 9 de março, em que os resultados revelaram maiores evidências aos assuntos relacionados à Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), órgãos que adotaram, até o presente momento, o maior número de medidas no combate à COVID – 19 (BOGOCH et al., 2020).

Logo nota-se a aflição e a angústia dessas agências perante este momento em que estamos viveram diante dessa crise e, têm efetivado e tornado flexível os serviços e atividades visando à diminuição dos impactos econômicos gerados pela pandemia em diversas áreas, entre elas, a aviação, além disso, menos comum, constata-se inclusive medidas adotadas para caucionar a ininterrupção da prestação de serviços aos usuários mais afetados economicamente pela pandemia como o setor aéreo (ROY et al., 2020).

A vigilância epidemiológica de Infecção Humana pelo Novo Coronavírus está sendo construída à medida que a OMS consolida as informações recebidas dos países e novas evidências técnicas e científicas são publicadas, deste modo, o Guia de Vigilância Epidemiológica está sendo estruturado com base nas ações já existentes para notificação, registro, investigação, manejo e adoção de medidas preventivas mediante o conhecimento sobre o COVID – 19 (OMS, 2019).

4. CONCLUSÃO

Ante aos fatos apresentados, demonstra-se que o impacto da COVID – 19 nas companhias aéreas causou o maior prejuízo da história da aviação, e ainda não há previsão de quando a pandemia será controlada.

Mesmo assim, governos estão se mobilizando para ajudar as companhias, pois além de prestarem um serviço público, elas são importantes para a sociedade e para transportar mercadorias e outros insumos.

Faz-se necessário elaborar um plano de contingenciamento de danos, tendo em vista uma dependência que o próprio mundo globalizado criou: as companhias aéreas promovem o “encurtamento de distâncias”, o rápido deslocamento de pessoas, e são agentes estimuladores da economia (notadamente de países que têm no turismo sua principal fonte de receitas).

Infelizmente, o mesmo mecanismo que promoveu uma aproximação do mundo globalizado ajudou a disseminar a pandemia de COVID – 19. O risco de deixar, agora, desguarnecida a malha viária mundial pode dificultar consideravelmente o processo de recuperação mundial pós-pandemia.

A pandemia onde se encontra atual no mundo todo e, no decorrer de todo o ano 2021 continuará tendo impactos significativos para a aviação de negócios, que nunca mais será como antes – para o bem ou para mal. É muito diferente do que ocorre com a aviação comercial, que está sofrendo muito com a pandemia, mas quando o mundo voltar a se estabilizar tende a retornar ao seu velho leito, transportando passageiros e cargas pelo Brasil e pelo mundo de maneira muito parecida como antes.

Na aviação de negócios, não: seus diferentes subsegmentos iniciaram um movimento catalisado pela pandemia que deverá continuar ocorrendo mesmo depois que o problema sanitário for resolvido.

A camada de maior poder aquisitivo dificilmente abandonará sua aeronave privada e voltará a se amontoar nos check-ins dos grandes aeroportos; os táxis aéreos não irão deixar de vender assentos individuais; os aplicativos não irão fechar as portas; a aviação regional não vai deixar de crescer; e o transporte aero médico mostrou que é uma ferramenta indispensável a um país continental e com infraestrutura de saúde concentrada nos grandes centros como a nossa.

Muitos empresários do segmento da aviação de negócios estão trabalhando em novos projetos que somente irão começar a aparecer neste ano de 2021 e nos próximos, e as novidades não param por aí.

5. REFERÊNCIAS

ABEAR. **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS. Panorama 2018: o setor aéreo em dados e análises.** São Paulo: ABEAR, 2019.

Disponível em:

<https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2019/12/Panorama2018.pdf>.

Acessado em: 03/11/2021.

_____. **Aéreas brasileiras transportaram 104,4 milhões de passageiros em 2019.** 2020a. Disponível em:

<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/aereas-brasileiras-transportaram-1044-milhoes-de-passageiros-em-2019/>

Acessado em: 03/11/2021.

_____. **Abear: impacto da pandemia do novo coronavírus.** 2020b.

Disponível em:

<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-impacto-da-pandemia-do-novo-coronavirus/>

Acessado em: 03/11/2021.

ALVES, K. S. Notas sobre o turismo: o local e as pessoas no pensamento pós-pandêmico. Turismo Mundial, **Crise Sanitária e Futuro**, p. 165- 176. 2020.

AMADO, N. A. **Logística Reversa: solução ambiental, social e econômica.** 2017.

ANAC. **AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.** Coronavírus e empresas aéreas.

Disponível em: Coronavírus: principais informações — Agência Nacional de Aviação Civil ANAC

Acessado em: 03/011/2021.

ANVISA. **Agência Nacional de Vigilância Sanitária.** 2020.

Disponível em: RESOLUÇÃO - RDC Nº 356, DE 23 DE MARÇO DE 2020 - RESOLUÇÃO - RDC Nº 356, DE 23 DE MARÇO DE 2020 - DOU - Imprensa Nacional (in.gov.br)

Acessado em: 03/11/2021.

BULLER, L. S. **Logística empresarial**. Curitiba: IESDE Brasil. 2014.

BITTENCOURT, R. N. Pandemia, isolamento social e colapso global. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 19, n. 221, p. 168-178. 2020.

BOGOCH, I.I. et al. Potential for global spread of a novel coronavirus from China. **J. Travel Med.** 27, 1–3. 2020.

BLOOM, D. E. et al. Finanças e desenvolvimento. **Revista do International Monetary Found.**, vol. 55, no. 2, junho de 2018.

BRASIL. **Lei n.º 13.979, de 06 de fevereiro de 2020.**

Disponível em: LEI Nº 13.979, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2020 - LEI Nº 13.979, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2020 - DOU - Imprensa Nacional

Acessado em: 03/11/2021.

_____. Ministério da Saúde. **Coronavírus – Brasil.**

Disponível em: Página Inicial — Português (Brasil) (www.gov.br)

Acesso em: 03/11/2021.

BURDORF A. et al. The COVID-19 (Coronavirus) pandemic: consequences for occupational health. **Scand J Work Environ Health.** 2020; 46 (3): 229-30.

COSTA, R. S. **Gestão de Operações de Produção e Serviços**. São Paulo: Atlas. 2017.

DINIZ, M. C. *et al.* Crise global coronavírus: Monitoramento e impactos. **Cadernos de Prospecção**, v. 13, n. 2 COVID-19, p. 359. 2020.

FERNANDES, N. **Efeitos econômicos do surto de coronavírus (COVID-19) na economia mundial**. 1ª ed. Editora: Saraiva. 2020.

FLIGHT RADAR24. **Flightradar24**.Dados e Estatísticas. 2020.

FREIRE, D. A. L. **Treinamento e desenvolvimento em recursos humanos: encenando e efetivando resultados**. Curitiba: Intersaberes. 2014.

GITMAN, L. J. **Princípios de administração financeira**. 14ª ed. São Paulo: Pearson Addison-Wesley. 2016.

GONÇALVES, P. S. **Logística e cadeia de suprimentos: o essencial**. Barueri: Manole. 2015.

HERTZBERG, V. S. *et al.* Behaviors, movements, and transmission of droplet-mediated respiratory diseases during transcontinental airline flights. **PNAS**, v. 115, nº14, p. 3623-37. April. 2018.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos**. Após a baixa de demanda de passageiros de abril, primeiros sinais de aumento.

Disponível em: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-06-03-01/>.

Acessado em: 03/11/2021.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos**. (2020a)

Disponível em:

<https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economic-reports/recovery-in-air-travel-expected-to-lag-economic-activity/>

Acessado em: 03/11/2021.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos**. (2020b)

Disponível em:

<https://www.iata.org/contentassets/59f390a70d644a12bb78a7c76403d4cd/2020-05-19-02-pt.pdf>

Acessado em: 03/11/2021.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos.** (2020c)

Disponível em:

<https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/>

Acessado em: 03/11/2021.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos.** (2020d)

Disponível em:

<https://www.iata.org/en/iatarepository/publications/economic-reports/june-data-and-revised-air-travel-out>

Acessado em: 03/11/2021.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA) TRAVEL. **IATA TRAVEL.** News. 2020.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **Coronavírus: impacto na economia. 2021.**

Disponível em:

https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID19/ICAO_Coronavirus_Economic_Impact.pdf.

Acesso em 10/11/2021.

LACERDA, L. **Logística reversa: uma visão sobre os conceitos básicos e as práticas operacionais.** Rio de Janeiro: Editora Atlas. 2014.

LEITE, P. R. **Logística Reversa: Meio Ambiente e Competitividade.** 2ª ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall. 2014.

LIRA, W. J. **Segurança de voo.** Florianópolis: Aero Td, 2015.

NEGRÃO, R. **Manual de Direito Empresarial.** 7ª edição. Editora Saraiva. 2017.

NICOLA, M. *et al.* The socio-economic implications of the coronavirus and COVID-19 pandemic: a review. **International Journal of Surgery.** 2020.

NOGUEIRA, A. S. **Logística empresarial**. São Paulo: Atlas. 2018.

NUNES, J. A pandemia de COVID-19: securitização, crise neoliberal e a vulnerabilização global. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 36, p. e00063120. 2020.

OMT. **Organização Mundial de Turismo**. 2020

Disponível em: OMT apresenta diretrizes globais para reabrir o turismo (cndportugues.com)

Acessado em: 03/11/2021.

OMS. **ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Folha informativa COVID-19 - Escritório da OPAS e da OMS no Brasil**. 2019.

Disponível em: www.paho.org/pt/covid19

Acessado em: 03/11/2021.

PEDRO, J. P. Cancelamento do futuro: uma abordagem hauntológica para o estudo do turismo no novo normal. **Turismo Mundial, Crise Sanitária e Futuro**, p. 91. 2020.

PONTES, B. R. **Planejamento, recrutamento e seleção de pessoal**. 8ª ed. São Paulo: LTr. 2015.

PRENTICE, C. et al. The role of airport service quality in airport and destination choice. **J. Retail. Consum. Serv.** 47, 40–48. 2019.

ROY, K. C. *et al.* Understanding the efficiency of social media based crisis communication during hurricane sandy. **International Journal of Information Systems**, v. 52, p. 2, p. 102060. 2020.

TADEU, H. F. B. **Logística Reversa e Sustentabilidade**. São Paulo: Cengage Learning. 2014.

TAVARES, R. L. **Segurança de voo em primeiro lugar**. 2015.

YAZBEK, M. C. *et al.* Questão social, trabalho e crise em tempos de pandemia. **Serviço Social & Sociedade**, n. 138, p. 207-213. 2020.