

INTERNACIONALIZAÇÃO DO SETOR AEREO E MERCADO DE TRABALHO DOS PILOTOS DE LINHA AÉREA: TENDÊNCIAS RECENTES

ANA CRISTINA PORTO FABRES¹; PEDRO ROBERTT²

¹Mestre em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPEL – Email: cristinafabres@bol.com.br ²Professor do Instituto de Filosofia, Sociologia e Política e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da UFPEL - Email: probertt21@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo analisar o mercado de trabalho dos pilotos de linha aérea (PLA) no Brasil em relação com as mudanças econômicas que se têm processado no país, nas últimas décadas. É um aprofundamento de alguns aspectos que foram tratados em FABRES (2013). O setor aéreo é extremamente sensível às mudanças econômicas, observando-se que alterações na economia provocam, por exemplo, expansão ou retração na oferta de passagens. Isso pode implicar, aliás, criação e solicitação de novas linhas aéreas ou, aumento, diminuição ou extinção de frequências de vôos em linhas já existentes.

A delimitação do problema de pesquisa ficou restrita à atividade desempenhada exclusivamente por pilotos de linha aérea, sob o pressuposto de que esse profissional é um dos que mais sofre as conseqüências das mudanças econômicas no setor. Nesse sentido, não foram considerados pilotos que se desempenham em outros tipos de atividades, tais como táxi aéreo ou aviação executiva. Piloto de linha aérea (PLA) é definido como o profissional contratado por empresas de transporte regular, conforme legislação da aviação civil, para a condução de aeronaves.

A seguir apresentamos, sucintamente, algumas das principais transformações econômicas que se tem processado no Brasil, a partir da década de 1970. As políticas de maior liberalização do mercado e de menor intervenção do Estado, nas décadas de 1970 e 1980, como meio de reorganizar a sociedade, repercutiram na reestruturação da economia global (BOYER, 1996, p.106). Empresas transnacionais que operavam em diferentes países passaram a intensificar o fluxo de produtos e de matérias-primas entre países e continentes. Nesse processo de intensificação de processos globais deve-se destacar o papel desempenhado pelo transporte aéreo de passageiros e de cargas, integrando países e continentes ao mercado mundial. O transporte aéreo, neste contexto, tornou-se o elo mais importante para a integração das cadeias econômicas globais, tanto em termos logísticos quanto produtivos.

O Brasil acompanhou, inicialmente, de forma precária o ciclo de abertura da economia mundial, particularmente no que diz respeito aos avanços tecnológicos. Só a partir da década de 1990, o Brasil ingressou, de forma decisiva, em um novo modelo econômico seguindo as tendências globais, isto é, adotando medidas tais como abertura comercial com ampliação da concorrência, eliminação dos monopólios estatais, privatizações e redução da interferência do Estado na economia.

Conforme LEITE (2003, p. 79), as empresas brasileiras enfrentaram, a partir do início da década de 1990, dois problemas: de um lado, a crise econômica com redução do consumo interno; de outro, a concorrência internacional em decorrência da política de abertura de mercado adotada pelo governo brasileiro. Uma das respostas para enfrentar esses problemas foi a maior inserção no mercado externo.

No que diz respeito à aviação comercial, nessa década o Brasil seguiu a tendência mundial de desregulamentação, iniciada na década de 1970, tendo como consequência o ingresso do transporte aéreo no mercado global.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Os dados apresentados neste trabalho têm por origem informações estatísticas coletados nos Anuários da Agência Nacional de Aviação Civil e no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), do Ministério de Trabalho e Emprego; entrevistas com pilotos de linha aérea; e revisão bibliográfica.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Até o início da década de 1990, o mercado de trabalho, no setor aéreo brasileiro, caracterizou-se “por empregos estáveis, com baixa rotatividade, salários relativamente altos, fortemente sindicalizados, com predominância de mão-de-obra masculina e empregados em tempo integral” (JESUS, 2005, p. 7). Entretanto, as reformas e desregulamentação da aviação civil brasileira, na década de 1990 (JESUS, 2005), somadas à conjuntura econômica brasileira e global e à valorização cambial da política econômica do plano real levaram primeiro, a partir de 1994, ao aumento expressivo do número de empresas aéreas atuando no transporte brasileiro, e depois a partir de 1999, a sua redução (JESUS, 2005, p. 47).

Na década de 2000 as empresas aéreas brasileiras VASP, TRANSBRASIL E VARIG entram em processo de falência provocando alterações no mercado de trabalho dos pilotos. Conforme FAY e OLIVEIRA (2010, p. 31) a falência da VARIG provocou a demissão de aproximadamente 6.000 trabalhadores diretos e a de 10.000 indiretos. Nessa mesma década, duas empresas iniciaram suas atividades como empresas de baixo custo: a GOL Linhas Aéreas em 2001 e a AZUL Linhas Aéreas em 2008.

Junto com o processo de abertura de mercados e de internacionalização constata-se, para o Brasil, um aumento na participação das empresas estrangeiras no setor estudado. Conforme o Anuário da ANAC de 2011, no transporte de cargas as empresas estrangeiras aumentaram a participação de 67,5% em 2006 para 76,8% em 2011, atingindo o maior valor em 2010, com 85,2% (Tabela 1).

Tabela 1. Evolução percentual anual da participação de empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras no transporte de cargas (2005-2011)

Nacionalidade	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Empresas Brasileiras	32,5	29,3	23,5	21,9	14,8	23,2
Empresas Estrangeiras	67,5	70,7	76,5	78,1	85,2	76,8

Fonte: Elaborado pelos autores com base no Anuário 2011 da ANAC. Figura 4.14.

No transporte de passageiros, também se verifica uma aumento na participação das empresas estrangeiras, ainda que menor ao observado no caso do transporte de cargas, passando de 57,7% em 2006 para 67,6% em 2011, e tendo seu valor mais alto em 2007 com 70.3% (Tabela 2).

Tabela 2. Evolução percentual anual da participação de mercado internacional, em termos de passageiros pagos transportados, das empresas aéreas regulares brasileiras e estrangeiras (2006-2011)

Nacionalidade	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Empresas Brasileiras	42,3%	33,1%	29,7%	33,9%	33,9%	34,7%	32,4%
Empresas Estrangeiras	57,7%	66,9%	70,3%	66,1%	66,1%	65,3%	67,6%

Fonte: ANAC. Anuário 2011, figura 4.9.

Quanto ao número de passageiros transportados houve, na primeira década do século, um crescimento constante, especialmente, nas linhas domésticas, passando-se de 25,46 milhões em 2000 para 81,45 milhões em 2011. Nas linhas internacionais, por sua vez, registrou-se um crescimento entre os dois anos extremos, do período em análise, passando-se de 22,7 milhões de passageiros em 2000 para 26,36 milhões em 2011. Contudo, a diferença do caso anterior, o conjunto do período mostra fortes oscilações com anos de retração e anos de recuperação (Tabela 3).

Tabela 3 - Evolução no número de passageiros transportados no mercado doméstico e no internacional (2000-2011) – em milhões

Categoria	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Doméstico	25.46	27.58	27.65	26.02	29.15	35.54	40.56	45.70	49.56	56.73	70.24	81.45
Internacional	22.70	21.40	20.79	20.69	22.03	23.52	16.28	14.89	19.52	19.66	23.75	26.36

Fonte. Anuário Anac 2011, figura 4.23.

Em relação ao mercado de trabalho, constatou-se segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil que, entre os anos de 2002 e 2011, houve crescimento 107.6% nos postos de trabalho, chegando-se no último ano da série a 61.776 empregos. A tendência de crescimento ocorreu, praticamente, em todo o período, embora se verifiquem reduções significativas nos anos 2005 e 2009 (Tabela 4).

Tabela 4 - Número total de trabalhadores e de pilotos de linha do Transporte Aéreo Regular (2002 -2011)

Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trabalhadores totais	29.730	29.723	30.776	27.775	35.528	39.749	52.911	49.347	55.890	61.716
Número de pilotos	3915	3569	3896	3788	4441	4169	4488	4733	5814	6.402

Fonte: Elaboração dos autores com base em Anuários do Transporte Aéreo da ANAC (2002 a 2010).

Na Tabela 4, também, registra-se a evolução no número de pilotos de linha aérea no Brasil, no período 2002-2011. Constata-se um aumento percentual significativo dessa categoria (63,5%), embora menor ao constatado, nesse mesmo período, entre todos os trabalhadores do setor de transporte aéreo regular.

Conforme dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho e Emprego, foram admitidos 1.349 pilotos em 2011, sendo demitidos 670. Em 2012, por sua vez, houve menos contratações (530

pilotos), mantendo-se praticamente constante o número de demitidos (634 pilotos). Entre janeiro e agosto de 2013, 608 pilotos foram demitidos e somente 108 foram contratados, acentuando-se a tendência do ano anterior. Somente, a empresa TAM demitiu, no ano de 2013, 140 comandantes e 140 co-pilotos (Entrevista com piloto). Esses dados mostram uma forte instabilidade no mercado de trabalho dos pilotos de linha aérea.

4. CONCLUSÕES

Os dados apresentados neste estudo, relativos ao setor de transporte aéreo no Brasil, mostram uma importante aumento da internacionalização, evidenciado, no aumento da atuação relativa de empresas estrangeiras. Seja no transporte de cargas seja no de passageiros, as empresas estrangeiras de transporte aéreo apresentam hoje uma maior participação no mercado brasileiro que no início do século. O número de passageiros transportados, responde, na sua absoluta maioria à categoria doméstico. Isto reflete, em boa medida, o acesso nos últimos anos ao transporte aéreo de boa parte da população brasileira. Em suma, internacionalização das empresas e predomínio de mercado doméstico são dois fenômenos que se coadunam. O mercado de trabalho no setor aéreo como um todo, no período analisado, e no relativo aos pilotos cresceu consideravelmente. Contudo, alguns dados precisam ser melhor explorados, particularmente aquilo que diz respeito à alta rotatividade do setor. Fica a questão, em aberto, de em que medida a interacionalização do setor vem tendo como contrapartida uma maior instabilidade do mercado de trabalho dos pilotos de linha aérea.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANAC. **Anuários Estatísticos do Transporte Aéreo**. De 2002 a 2011. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/estatistica/anuarios.asp>>
- BOYER, Robert. **Estado e mercado: um novo envolvimento no século XXI?** In: BOYER, Robert; DRACHE, Daniel. Estados contra mercados: os limites da globalização. Lisboa: Instituto Piaget, 1996. p. 106-138.
- CAGED. Ministério do Trabalho e Emprego. **Estatísticas**. 2009, 2010, 2011, 2012 e 2013.
- FABRES, Ana Cristina Porto. **Abrindo a caixa preta das competências: o caso dos pilotos brasileiros de linha aérea na virada do século XXI**. Dissertação. Mestrado em Ciências Sociais. UFPEL. Pelotas, 2013.
- FAY, Claudia Musa; OLIVEIRA, Geneci Guimarães de. **Pilotos da Varig à procura de novas oportunidades**. Aviation in Focus (Porto Alegre), v. 1, n. 1, p. 21 - 35 ago/dez. 2010.
- JESUS, Claudiana Guedes de. **Desregulamentação e trabalho na aviação comercial brasileira (1990-2002)**. Dissertação. Mestrado em Política Científica e Tecnológica. UNICAMP. Campinas, 2005.
- LEITE, Maria de Paula. **Trabalho e sociedade em transformação: mudanças produtivas e atores sociais**. São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2003.