

ÁREA TEMÁTICA: FINANÇAS

**ANÁLISE FUNDAMENTALISTA DE DUAS COMPANHIAS AÉREAS BRASILEIRAS
NO PERÍODO DA PANDEMIA DA COVID-19**

RESUMO

O objetivo deste estudo é explorar o desempenho das companhias aéreas diante desta crise global, abordar a situação econômica interna e seu impacto no setor, analisando resultados operacionais e financeiros e relatórios executivos. Os métodos utilizados para realizar este trabalho de pesquisa são descritivos e documentais, e a natureza dos dados é quantitativa para interpretar e comparar dados financeiros antes e durante a pandemia. Pode-se concluir que com as fronteiras fechadas e o dólar mais alto, a demanda por voos domésticos caiu cerca de 90% e a demanda por voos internacionais caiu 100% em um determinado período. A soma desses fatores coloca em risco a sobrevivência da empresa. Para evitar a falência das empresas, muitas medidas foram tomadas, como a redução de impostos sobre combustível e passagens aéreas, redução e postergação de tarifas, prorrogação de prazos de reembolso de passagens aéreas, conversão de cabines em espaços de carga e até mesmo ajuizamento de pedidos de auxílio financeiro na Justiça. Essas medidas ajudaram a amenizar as preocupações, porém, não são suficientes para mitigar o impacto financeiro nas empresas analisadas. Os resultados mostram que com o desenvolvimento da epidemia, as companhias aéreas foram bastante afetadas, e seu desempenho ainda não atingiu o patamar anterior à epidemia, estando ainda em processo de reestruturação e recuperação financeira.

Palavras-chave: Pandemia; Setor Aéreo; Impacto Financeiro.

ABSTRACT

The purpose of this study is to explore the performance of airlines, address the internal economic situation and its impact on the sector, analyzing operational and financial results and executive reports. The methods used to carry out this research work are descriptive and documentary, and the nature of the data is important for interpreting and comparing financial data before and during the pandemic. One can drop in demand for international flights than with borders and drop high, demand for domestic flights by 90% and closer to international flights has dropped by 100%. The sum of these factors puts the survival of the company at risk. To prevent the invasion of companies, measures were taken, such as the reduction of taxes on fuel and air tickets, reduction and postponement of flights, extension of deadlines for air boarding, conversion of cabins into many cargo spaces and even the filing of requested flights. Of financial aid in court. These measures have alleviated concerns, however, are not enough to prevent the financial impact on companies. The results also show that with the development of the epidemic, as companies were known, and their performance is not compatible with the previous level, still in the process of recovery and previous financial recovery.

Keywords: Pandemic; Air Sector; Financial Impact.

1. INTRODUÇÃO

No primeiro trimestre de 2020 começou a crise sanitária global devido ao Covid-19 que teve como origem na China e que logo disseminou pelo mundo, muitas empresas acabaram encerrando suas atividades, principalmente as empresas de atividades não essenciais que ficaram um longo período com portas fechadas.

Devido as dificuldades financeiras as empresas sobreviventes precisaram traçar novas estratégias para dar continuidade ao negócio. Essa crise mundial acarretou diversos problemas nos setores da economia e o setor aéreo foi um dos mais impactados. Em 2020 o setor aéreo estava retomando o seu crescimento, porém com a pandemia apresentou forte queda em sua demanda, alta do dólar e do combustível, restrições impostas por autoridades nacionais e internacionais para evitar a propagação do vírus (SARS-Cov-2) como o fechamento de fronteiras ocasionaram perdas significativas no fluxo de caixa do setor de aviação civil (EBC, 2020).

Houve a captação de recursos por parte das empresas no mercado financeiro e ajuda do governo brasileiro em diversas frentes para mitigar os danos causados pela pandemia, uma delas foi a Medida Provisória nº 925/2020 que aumentou o tempo de reembolso para 12 (doze) meses aos passageiros que tiveram os seus voos cancelados, antes o prazo era de 7 (sete) dias, essa medida trouxe fôlego para a operação das companhias que enfrentaram dificuldades para honrar seus compromissos (CNN BRASIL, 2020).

Pessoas perderam empregos durante a pandemia e conseqüentemente houve reduções do consumo de bens e serviços em geral, a fim de conter essa desaceleração foram criadas medidas trabalhistas para que empresas mantivessem os seus colaboradores ativos, sendo uma delas a possibilidade de redução de jornada concomitantemente com a redução de salários e a suspensão de contratos (AGÊNCIA SENADO, 2021).

Desde o início da pandemia no país, a ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil) e o governo federal instituíram uma série de medidas emergenciais temporárias para dar apoio financeiro às companhias aéreas severamente afetadas pela propagação do surto. O Brasil não é o único mercado a encolher no mundo pós-COVID-19, pois há poucas evidências de que a demanda atingirá níveis normais no

final de 2021 ou 2022. Como resultado, as companhias aéreas globais precisarão se adaptar às suas novas realidades operacionais.

O mercado brasileiro aéreo tem como característica ser racional, suas companhias necessitam ajustar a escala de operações para ter um equilíbrio entre a oferta e demanda. Nesse contexto, a questão de pesquisa é: Como a pandemia de Covid-19 afetou financeiramente as companhias aéreas brasileiras listadas na bolsa de valores?

O objetivo desse estudo é explorar como as empresas do setor aéreo brasileiras se comportaram diante dessa crise global, abordar o cenário econômico interno e suas consequências para esse setor, analisando os resultados operacionais, financeiros e relatórios administrativos.

A metodologia utilizada no desenvolvimento desse trabalho de pesquisa é descritiva e documental, a natureza dos dados é quantitativa que visa interpretar e comparar os dados financeiros antes e durante a pandemia. Os instrumentos de coleta de dados foram compostos por livros, artigos publicados por pesquisadores, informações financeiras disponibilizadas nos sites oficiais das empresas no canal de Relações com Investidores (RI) e banco de dados públicos e privados delimitados ao tema principal dessa análise.

O período de pesquisa dos resultados financeiros para esse estudo de caso será o ano de 2017 a 2021, com foco nos resultados durante o cenário de pandemia. A análise será abrangente através das Demonstrações de Fluxo de Caixa (DFC), Demonstrativos de Resultados de Exercícios (DRE) e Balanço disponibilizados tanto nos sites oficiais das empresas como no site da Brasil Bolsa Balcão (B3), ambas negociadas na bolsa de valores. Através dessas informações será possível analisar e extrair os resultados para embasar o tema do trabalho e realizar a conclusão sobre as consequências financeiras que a pandemia trouxe para as companhias aéreas.

2 REFERÊNCIAL TEÓRICO

A crise de saúde causada pelo surto de Covid-19 é um dos maiores desafios da história humana moderna. Assim como as pesquisas de várias instituições de pesquisa, como a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a União Europeia, o Fundo Monetário Internacional (FMI) e muitas

organizações multilaterais mostraram, seus impactos socioeconômicos sobre quaisquer outros não se assemelha com qualquer outro evento de proporções planetárias, como a Grande Depressão de 1929 e a crise econômica e financeira internacional de 2007-2008 (BIERNATH,2020).

2.1 Economia Brasileira

A pandemia da COVID-19 teve um impacto dramático no Brasil e houve uma queda de 4,1% no PIB, a maior queda desde 1990. Como medida de enfretamento da pandemia, o governo federal brasileiro implantou uma série de políticas e instrumentos para proteger a renda dos mais pobres da sociedade e dos trabalhadores do setor informal e manter os negócios em funcionamento, especialmente as micro e pequenas empresas (BACEN,2020b).

Em termos de transferência de renda, o programa de assistência emergencial COVID 19 apoiou mais de 66 milhões de pessoas, com pagamentos que totalizaram R\$ 322 bilhões, o equivalente a cerca de 3,9% do PIB. No total, os gastos do governo federal em 2020 (incluindo desoneração fiscal e despesas adicionais) somaram R\$ 524 bilhões, ou cerca de 7,3% do PIB. Além disso, o banco central apoiou o crédito adicional do sistema financeiro, o que sustentou um aumento do crédito a micro, pequenas e médias empresas (MPME) superior a 31%, equivalente a 1,6% do PIB, face a 2019 (BACEN,2020b).

Em 2020, o governo adotou uma postura expansionista de política fiscal e monetária. O déficit público nominal consolidado cresceu para 13,7% do PIB, com déficit primário recorde de 9,5% do PIB, o maior já registrado desde a introdução do real em 1994. Além de ampliar a liquidez por meio de medidas como a flexibilização dos compulsórios, o banco central cortou sua taxa básica de juros (SELIC) para 2,0% ao ano, seu nível mais baixo de todos os tempos (ME, 2020a).

Estas medidas de estímulo permitiram atenuar o impacto nos rendimentos e dívidas das famílias ao longo de 2020 e ajudar as empresas a sobreviver. No entanto, esta liquidez financeira adicional, agravada pela incerteza em torno do impacto e gestão das medidas de combate à pandemia, resultou numa forte desvalorização do real (ME, 2020b).

Com a redução das medidas de apoio ao rendimento e a continuação da incerteza em relação à política económica e às propostas de reforma política, persistiram desafios estruturais no que respeita à criação de emprego, crescimento do rendimento e melhoria do investimento. A taxa de desemprego em 2020 subiu para uma média mensal de 13,2%, contra 11,9% em 2019; e, no primeiro semestre de 2021, a média mensal subiu ainda mais para 14,4% (ME, 2020b).

No setor externo, o valor total das exportações diminuiu 6,7% em 2020, enquanto as importações diminuíram 9,6%. Com isso, o superávit comercial de mercadorias subiu para US\$ 43,2 bilhões (6,8% maior que em 2019). A forte queda de 42% no déficit comercial de serviços e a redução de um terço na renda primária (remessas de lucros e pagamentos de juros externos), reduziram os déficits combinados dessas contas em US\$ 34,234 bilhões (BACEN, 2020a).

2.2 IMPACTO DA COVID-19 SOBRE O SETOR AÉREO

2.2.1 Panorama do setor Aéreo pré-crise sanitária da Pandemia

A demanda por viagens aéreas no Brasil acelerou no início dos anos 2000, ajudada pelo crescimento económico do país e pela queda dos preços médios das passagens. O tráfego de passageiros cresceu a uma aproximada de 11,8% ao ano no período de 2004 a 2011, enquanto a demanda total da indústria por RPKs foi em média superior a 12% ao ano no mercado doméstico (ANAC, 2020a).

A dilatação foi conduzida pelas duas principais companhias aéreas brasileiras na época, que adicionaram agressivamente a capacidade para atender à intensa demanda. Com a entrada da década de 2010, a demanda abançou a dar sinais de desaceleração, um importante ponto de inflexão para os negócios (ANAC, 2020a).

As mudanças na situação do mercado forçam as companhias aéreas a ajustar suas estratégias para se adaptar à nova situação. Em 2012, após amplo aumento da oferta no período de crescimento, o setor passou a ter um desequilíbrio entre oferta e demanda, e o excesso de capacidade das empresas era relativamente grande. Com a oferta muito acima da demanda, a ocupação das aeronaves caiu além da diluição, prejudicando a lucratividade dos voos. De acordo com dados da ANAC (2020b), houve

uma substancial retração do aproveitamento RPK/ASK¹, no período de 2015 a 2018, ao fazer o comparativo com o ano anterior. Como é possível ver na figura 5, em 2018 houve uma queda substancial de -1,7%, menor valor dentro do período analisado.

Nos primeiros três meses de 2020, as companhias aéreas perderam cerca de R\$ 587 bilhões em valor de mercado no Brasil. As líderes de mercado Gol, Latam e Azul teve prejuízo significativo no período, valor esse que deve crescer à medida que a crise sanitária continuar (VEROTTI, 2020).

Como resultado, a demanda por aviação civil diminuiu desde a crise da saúde, especialmente devido à decisão de bloquear as fronteiras. Na Europa, as fronteiras entre os países que compõem o bloco da UE foram fechadas pela primeira vez para evitar a propagação do vírus. Em 30 de março, o Brasil passou a restringir a entrada de estrangeiros. Somente brasileiros, imigrantes residentes no país, estrangeiros em

No segundo trimestre de 2020, o indicador caiu de forma mais acentuada, principalmente devido ao menor número de voos entre os estados brasileiros. Nesta queda, as companhias aéreas experimentaram um declínio 91,6% menor durante esse período do que o planejado antes da crise (ANAC, 2020b)

2.3 IMPACTO DA COVID-19 NAS COMPANHIAS ÁEREAS BRASILEIRAS

2.3.1 COMPANHIA 1

A companhia 1 escolhida é a GOL Linhas Aéreas, foi criada em 2000 e iniciou suas operações no início de 2001. Com sede no Rio de Janeiro, começa a ganhar espaço no mercado brasileiro com o objetivo de oferecer preços mais acessíveis aos passageiros. Com sua frota padronizada de Boeing e rotas competitivas no mercado doméstico, tornou-se uma das três principais empresas do setor de aviação nacional (GOL, 2020a).

Nessas circunstâncias muito desafiadoras que o Brasil e o mundo atravancam, a GOL conhece que tem a responsabilidade de delinear o uso apropriado dos recursos disponíveis, levando em consideração que a segurança de clientes e colaboradores é o principal objetivo da empresa valor (GOL, 2020b).

A GOL reforçou todos os procedimentos para avaliar a saúde e segurança de seus clientes e colaboradores, além de aderir aos rígidos padrões de higiene da

aviação civil estabelecidos pelos órgãos responsáveis. Durante a pandemia, a companhia praticou medidas avançadas adicionais para limpar e desinfetar aeronaves em solo e durante escalas noturnas (GOL, 2020b).

Em um ambiente de incerteza econômica e demanda em declínio, a flexibilidade exclusiva de gestão de frota e capacidade da GOL reduz a exposição ao risco em comparação com os modelos de negócios de outras companhias aéreas, permitindo que a empresa se adapte melhor à crise. Esta é uma vantagem competitiva em condições normais de operação, especialmente quando a indústria enfrenta fortes pressões externas. O acordo com a Boeing (2014) foi finalizado, permitindo que a empresa cancelasse 34 pedidos, reduzisse o pedido restante do 737 MAX de 129 para 95 e aumentasse a flexibilidade para atender às necessidades futuras da frota GOL (GOL, 2020b).

2.3.2 COMPANHIA 2

A companhia 2 escolhida foi a empresa Azul, fundada em 2008 pelo fundador da JetBlue Airways, David Neelman. A empresa foi criada para focar no mercado doméstico de aviação e conectar áreas que antes necessitavam desses serviços, que outras empresas aéreas existentes Gol, Tam e Avianca não conseguiam oferecer devido ao tipo de aeronave. Com sede em Kan Piñas, passou a operar várias aeronaves da Embraer, mas logo divulgou a aquisição de outro concorrente, a Trip Linhas Aéreas, e sua entrada em voos internacionais (AZUL, 2020)

Em resposta aos eventos relacionados à disseminação do COVID-19 no Brasil, a empresa implementou medidas com foco na segurança de clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que aprova tentativas de mitigar o impacto em seu desempenho e posição financeira. Desde o início da pandemia, a Azul ajustou rapidamente sua rede e reduziu sua capacidade de curto prazo em 50% por duas semanas em março. Em 26 de março, a Azul foi a primeira empresa a implementar essa redução em toda a sua malha aérea, resultando na redução de voos diários de 950 para 70. Desde então, a empresa acompanha de perto a recuperação da demanda e vem aumentando gradativamente o número de malhas e voos (AZUL, 2020a).

A empresa reduziu as despesas com folha de pagamento em mais de 50% no segundo trimestre de 2020. Mais de 10.500 tripulantes, ou 78% da tripulação, participam do programa de licença não remunerada da empresa. A taxa de

participação é maior em comparação com outros programas similares lançados por qualquer outra companhia aérea no Brasil (AZUL, 2020b).

A Azul suspendeu investimentos não essenciais, incluindo pagamentos conhecidos como pagamentos pré-entrega (PDPs), desde o final de março. Além disso, todas as novas entregas de aeronaves foram suspensas. A empresa também está trabalhando para fortalecer sua posição de liquidez e vem conversando com parceiros e fornecedores para adiar e estender os prazos de pagamento (AZUL, 2020b).

3 METODOLOGIA

Os métodos utilizados para realizar este trabalho de pesquisa são descritivos e documentais, e a natureza dos dados é quantitativa para interpretar e comparar dados financeiros antes e durante a pandemia. O período de pesquisa dos resultados financeiros compreende os anos de 2017 a 2021, com foco nos resultados durante o cenário de pandemia. A análise será abrangente através das Demonstrações de Fluxo de Caixa (DFC), Demonstrativos de Resultados de Exercícios (DRE) e Balanço disponibilizados tanto nos sites oficiais das empresas como no site da Brasil Bolsa Balcão (B3), ambas negociadas na bolsa de valores.

Os instrumentos de coleta de dados foram compostos por livros, artigos publicados por pesquisadores, informações financeiras disponibilizadas nos sites oficiais das empresas no canal de Relações com Investidores (RI), pesquisas em sites autorizados e banco de dados públicos e privados delimitados ao tema principal dessa análise.

4 RESULTADOS OBTIDOS

4.1 INDICADORES FINANCEIROS

O estudo utiliza demonstrações financeiras consolidadas (balanço e demonstração de resultados), referentes ao período de 2017 a 2021, as informações relevantes foram retiradas das notas explicativas fornecidas pelo site da companhia, para uma melhor compreensão será feita a análise dos principais indicadores econômico-financeiros da empresa.

4.1.1 Indicadores de Liquidez

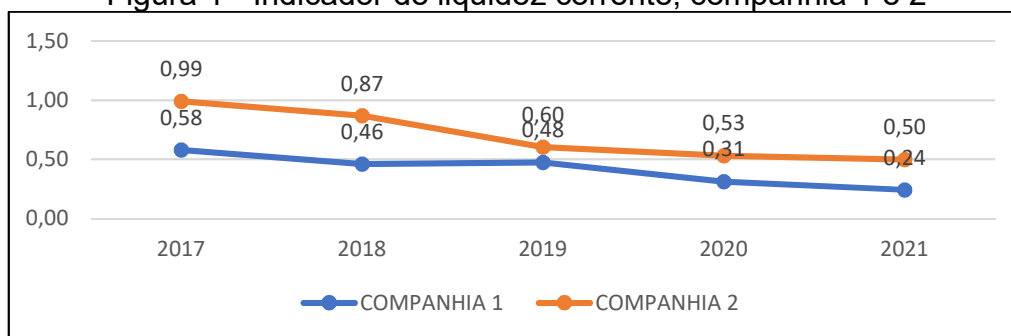
Segundo Limeira (2015), o índice de liquidez é um padrão de medida que avalia a capacidade financeira de uma empresa em cumprir a compliance de terceiros, ou seja, um padrão de medida que demonstra sua capacidade de pagamento. Mostra os bens e direitos da empresa relacionados às suas obrigações em um determinado período de tempo. A relação entre a realização das disponibilidades de caixa e ativos e as obrigações a pagar.

É importante ressaltar que um índice de liquidez elevado não significa que a situação financeira seja boa, pois o cumprimento das obrigações em determinada data depende principalmente da adequação dos prazos de pagamento e cobrança do governo. Segundo Assaf (2007), o indicador de liquidez corrente é utilizado para mensurar a curto prazo de tempo, a capacidade de pagamento da empresa. Sua fórmula é dada por:

$$\text{Liquidez corrente} = \frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}} \quad (1)$$

Dessa forma a liquidez corrente consiste na razão entre os ativos e passivo circulante da companhia, apresentado a capacidade de pagamento da empresa consequentemente sua saúde financeira. A figura 8 apresenta a evolução do índice de liquidez corrente das empresas 1 e 2.

Figura 1 - Indicador de liquidez corrente, companhia 1 e 2



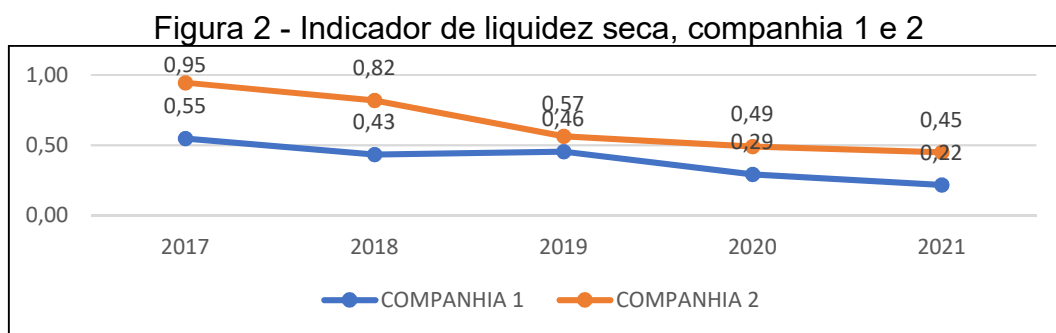
Fonte: Status Investing (2022a; 2022b).

É possível observar através da figura 1 que a capacidade de pagamento da companhia 2 no período de análise foi superior a companhia 1, é válido ressaltar que ambas as empresas possuem uma queda em seu valor. A liquidez seca é um

indicador que busca medir a capacidade da empresa no que se refere ao cumprimento das obrigações financeiras no período de curto prazo. Sua fórmula é dada por:

$$\text{Liquidez Seca} = \frac{\text{Ativo circulante} - \text{Estoque}}{\text{Passivo Circulante}} \quad (2)$$

A figura 2 apresenta a evolução do índice de liquidez seca das empresas 1 e 2. É possível observar através da figura 9 que a capacidade de pagamento de curto prazo da companhia 2 no período de análise foi superior a companhia 1, é válido ressaltar que ambas as empresas possuem uma tendência de queda do indicador, ou seja, uma perda de capacidade de pagamento no curto prazo.



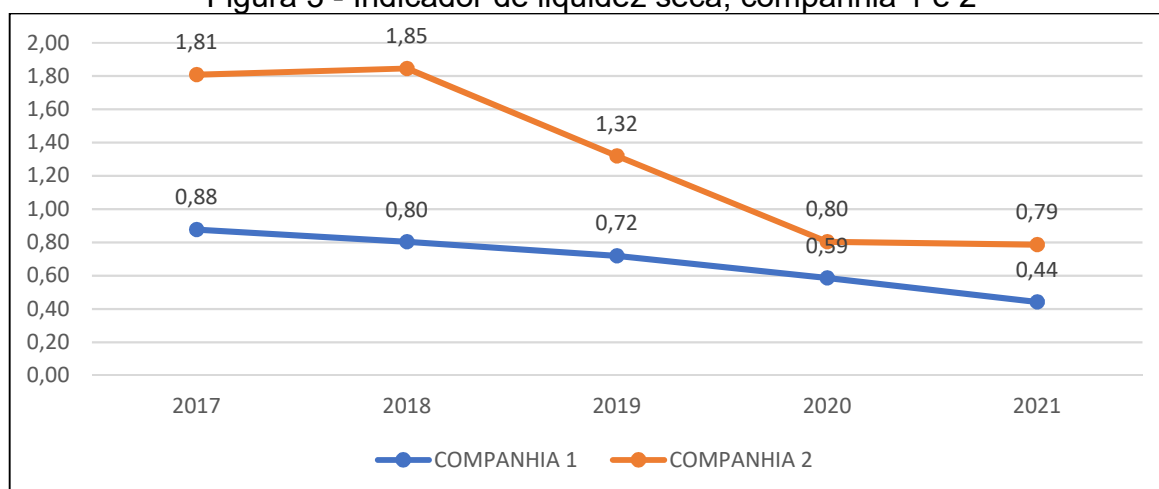
Fonte: Status Investing (2022a; 2022b).

Já o indicador de liquidez geral, busca mediar a capacidade da empresa no que se refere ao cumprimento de todas as suas obrigações seja no curto médio ou longo prazo. Sua fórmula é dada por:

$$\text{Liquidez Geral} = \frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizáveis de longo prazo}}{\text{Passivo Circulante}} \quad (3)$$

A figura 3 apresenta a evolução do índice de liquidez geral das empresas 1 e 2. É possível observar através da figura 10 que a capacidade de pagamento seja no curto médio ou longo prazo da companhia 2 no período de análise foi superior a companhia 1. No entanto a companhia 2 apresentou uma queda abrupta entre 2018 a 2020, se estabilizando no ano seguinte, enquanto a companhia 1 apresentou uma queda, porém constante ao longo do período

Figura 3 - Indicador de liquidez seca, companhia 1 e 2



Fonte: Status Investing (2022a; 2022b).

4.1.2 Indicadores de Endividamento

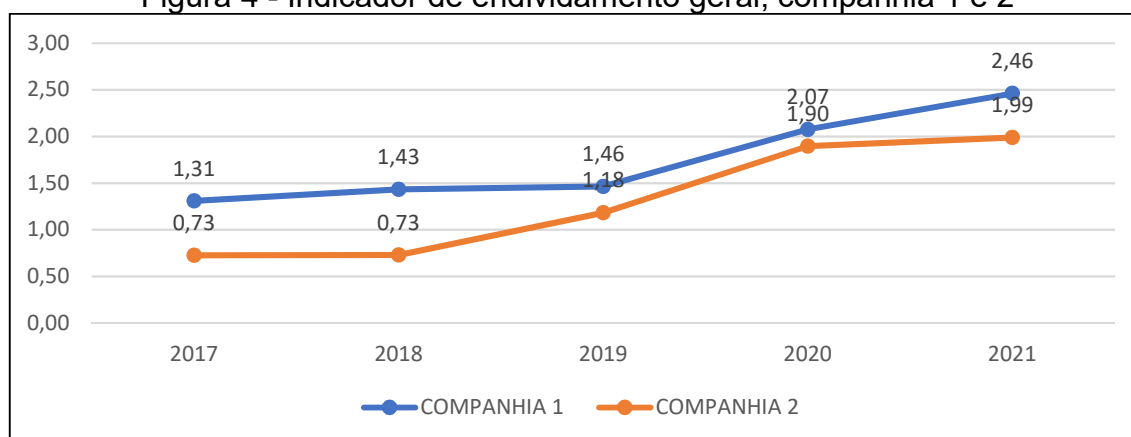
De acordo com Assaf (2007) o índice de endividamento representa a dívida de uma empresa e seu nível. Ou seja, aqui, os passivos do negócio serão altamente valorizados. Dessa forma, podemos dizer que o índice de endividamento medirá o quanto uma empresa está endividada. Os índices de endividamento também são usados para verificar o comprometimento de recursos, pois podem mostrar quanto dele é destinado ao pagamento de dívidas e juros. Da mesma forma, sua explicação avalia se a empresa pode pagar essas dívidas.

O indicador de endividamento geral, busca medir a dimensão da dívida total das empresas em relação ao seu ativo, é de grande importância para analisar o comprometimento do ativo no custeio da despesa. Sua fórmula é dada por:

$$IEG = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Não Circulante}}{\text{Ativo Total}} \times 100 \quad (4)$$

A figura 4 apresenta a evolução do índice de endividamento geral das empresas 1 e 2. É possível observar através da figura 11 que a dimensão da dívida total das empresas em relação ao seu ativo, da companhia 1 no período de análise foi superior a companhia 2. No entanto é válido ressaltar que as duas empresas tiveram um aumento na dimensão da dívida total, acelerando a partir de 2019, quando o surto da Covid-19, teve início.

Figura 4 - Indicador de endividamento geral, companhia 1 e 2



Fonte: Status Investing (2022a; 2022b).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo analisar o impacto financeiro da pandemia de Covid-19 no setor aéreo brasileiro, que se confirmou ter registrado uma queda significativa no número de voos e passageiros devido ao desligamento necessário e, como em crises anteriores, assume-se ao final do balanço, perdas significativas.

Por outro lado, o departamento tomou providências e buscou medidas para mitigar o impacto negativo da pandemia, como redução de imposto sobre combustível, imposto de passagem aérea e imposto de tarifa; ampliação do reembolso de passagens aéreas para passageiros; aprovação como empresa de táxi aéreo além de financiamento bancário Ampliação de rotas, aprovação para conversão de cabines para transporte de cargas. Essas medidas são importantes para que as empresas tenham caixa para enfrentar a crise, para que a atividade do setor não seja totalmente interrompida e para manter as cobranças aéreas.

No entanto, não foram suficientes para conter todo o rescaldo da crise, tendo ambas as empresas analisadas sido impactadas pela pandemia de covid-19, e mesmo com medidas de redução de custos operacionais, as receitas caíram acentuadamente.

O lucro exercido pelas companhias em 2020 foi o menor de todo o período analisado. Houve uma queda significativa na liquidez, ou seja, a capacidade de pagamento das obrigações das empresas seja no curto, médio ou longo prazo. Já os indicadores de endividamento mostraram que a tendência das empresas analisada foi o aumento do grau de endividamento principalmente pela queda abrupta do volume de voos em todo mundo, o que acarretou em uma queda drástica das receitas. Assim

como os indicadores de lucratividade e rentabilidade, que sofreram uma queda significativa, e até em 2021 não tinha alcançado seus valores pré-pandemia. Porém, os números têm melhorado a cada ano com as medidas adotadas pelo governo e pelas companhias para sanar essa grave crise econômica do setor aéreo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

EMPRESA BRASIL DE COMUNICAÇÃO (EBC). **Transporte aéreo está entre os setores mais afetados pela pandemia. 2020.** Disponível em: < [CNN BRASIL. **Aéreas reduzem salários de pilotos e tripulantes em cerca de 80% por meses.** 2020. Disponível em: < <https://www.cnnbrasil.com.br/business/aereas-reduzem-salariosde-pilotos-e-tripulantes-em-cerca-de-80-por-3-meses/>>. Acesso em: 16. nov. 2022.](https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/economia/audio/2020-11/transporte-aereo-esta-entre-os-setores-mais-afetados-pela-pandemia#:~:text=Publicado%20em%2013%2F11%2F2020,interrupt%C3%A7%C3%A3o%20de%20atividades%20n%C3%A3o%20essenciais.> . Acesso em: 16. nov. 2022.</p></div><div data-bbox=)

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Planilha do transporte aéreo: gráficos e tabelas – 2019.** Brasília: ANAC, 2020a. Disponível em: < https://www.anac.gov.br/acl_users/credentials_cookie_auth/require_login?came_from=https%3A//www.anac.gov.br/noticias/2020/segundo-trimestre-do-ano-revela-queda-brusca-nos-indicadores-de-mercado-do-transporte-aereo-1>. Acesso em: 16. nov. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Azul, Gol e Latam registram prejuízo de 9,7 bilhões no 1º trimestre do ano.** 2020b. Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2020/azul-gol-e-latam-registram-prejuizo-de-9-7-bilhoes-no-1o-trimestre-do-ano>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Segundo trimestre do ano revela queda brusca nos indicadores de mercado do transporte aéreo.** 2020c. Disponível em: < <https://www.gov.br/anac/pt-br/noticias/2020/segundo-trimestre-do-ano-revela-queda-brusca-nos-indicadores-de-mercado-do-transporte-aereo-1>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **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>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **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/>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **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/>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). **Abear apresenta a senadores os impactos da pandemia do novo coronavírus no setor aéreo.** 2020c. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-apresenta-a-senadores-os-impactos-da-pandemia-do-novo-coronavirus-no-setor-aereo/>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

SILVA, A,B; ALVES, M,R; CRUZ, C,F; COSTA,T,A. **Análise econômico-financeira das empresas do setor aéreo Nacional frente aos desafios da pandemia do novo coronavírus.** 2020. Disponível em: <<https://congressosp.fipecafi.org/anais/21UsplInternational/ArtigosDownload/3467.pdf>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

GONÇALVES, C. **Empresas aéreas preparam recuperação após crise causada por pandemia. Brasília.** 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-06/empresas-areas-preparam-recuperacao-apos-crise-causada-por-pandemia>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

MOREIRA, M. **Análise de determinantes de custo de companhias aéreas.** 2011. Monografia (Graduação em Engenharia Civil) – Divisão de Engenharia Civil do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, São José dos Campos. Disponível em: <http://www.civil.ita.br/graduacao/tgs/resumos/2011/TGIEI_008_Michelle.pdf>. Acesso em: 16. nov. 2022.

PINTO, A, E, S. **Crise do coronavírus se agrava e setor aéreo precisa de US\$ 200 bilhões, diz IATA. Bruxelas.** 2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/03/crise-do-coronavirus-se-agrava-e-setor-aereo-precisa-de-us-200-bilhoes-diz-iata.shtml>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

VEROTTI, A. **Tempo fechado.** 2020. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/tempo-fechado/>>. Acesso em: 16. nov. 2022.
BANCO CENTRAL DO BRASIL – BACEN. **Boletim Regional 2020.** 2020a. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/publicacoes/boletimregional>>. Acesso em: 16. nov. 2022.

BANCO CENTRAL DO BRASIL – BACEN. **Medidas de combate aos efeitos da covid-19.** 2020b. Disponível em:< https://www.bcb.gov.br/conteudo/home-ptbr/TextosApresentacoes/Apresentacao_RCN_TCU_17.8.20.pdf>. Acesso em: 16. nov. 2022.