

A desestatização de uma empresa de infraestrutura aeroportuária e as repercussões nas atividades de fiscais de pátio e pista em dois aeroportos situados no município de São Paulo

The privatization of an airport infrastructure company and the repercussions on the activities of patio and runway inspectors at two airports located in the city of São Paulo

DOI:10.34119/bjhrv6n1-210

Recebimento dos originais: 02/01/2022

Aceitação para publicação: 31/01/2023

Marcia Fajer

Doutora em Ciências

Instituição: Associação Brasileira de Psicologia da Aviação (ABRAPAV)

Endereço: Rua Eng. Hilton Gadret, 80, Rio de Janeiro – RJ, CEP: 21235-830

E-mail: marcia.fajer@gmail.com

Cristiane Queiroz Barbeiro Lima

Mestra pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo

Instituição: Lima e Lima Consultoria em Gestão Empresarial Ltda

Endereço: Rua Agnaldo Manuel dos Santos, 65, Vila Mariana, São Paulo - SP

E-mail: sarayeva8645@yahoo.com

Elizeth Tavares de Lacerda

Mestra pela Escola de Belas Artes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro

Instituição: Treinamentos Aeronáuticos em Fatores Humanos (ETL)

Endereço: Rua Pascal, 87, Conj.62, Campo Belo, São Paulo – SP, CEP: 04616-000

E-mail: elizethl@terra.com.br

Jânio César Mendes Ferreira

Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (PPGSP – FSP – USP)

Instituição: Avenida Dr. Arnaldo, 715, São Paulo, SP, CEP: 01246-904

E-mail: janioferreira84@gmail.com

Mauro Santos Matias

Mestrando pelo Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (PPGSP – FSP – USP)

Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Endereço: Avenida Dr. Arnaldo, 715, São Paulo – SP, CEP: 01246-904

E-mail: mauro.matias@usp.com.br

Talita da Silveira Campos Teixeira

Mestra em Saúde Pública

Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Endereço: Avenida Dr. Arnaldo, 715, São Paulo – SP, CEP: 01246-904

E-mail: talita.scteixeira@gmail.com

Frida Marina Fischer

Livre-Docência no Departamento de Saúde Ambiental da Faculdade de Saúde Pública pela
Universidade de São Paulo (USP)

Instituição: Universidade de São Paulo (USP)

Endereço: Avenida Dr. Arnaldo, 715, São Paulo – SP, CEP: 01246-904

E-mail: fischer.frida@gmail.com

RESUMO

Neste artigo descrevemos o processo histórico da desestatização de uma empresa aeroportuária e as repercussões sobre as atividades dos fiscais de pátio e pistas em dois aeroportos do Estado de São Paulo. A atividade dos fiscais foi estudada através de dois métodos de análise do trabalho, a Análise Ergonômica do Trabalho - AET e a Análise Coletiva do Trabalho- ACT. Foi observado que o longo processo de desestatização tem interferido diretamente nas atividades que envolvem segurança operacional, devido à falta de pessoas para suprir os efetivos necessários, à condição de como os funcionários lidam com o medo da perda do emprego, à falta de reconhecimento de quem permanece até o final do processo e à ausência de uma comunicação clara com os funcionários. A condição de desestatização deve, portanto, ser considerada como um fator significativo para a análise do trabalho, pois afeta diretamente a gestão da organização e, conseqüentemente, todos os seus trabalhadores.

Palavras-chave: fiscal de pátio e pista, desestatização, aeroporto, segurança operacional.

ABSTRACT

In this paper we describe the historical process of the privatization of an airport company and the repercussions on the activities of the patio and runway inspectors at two airports in the state of São Paulo. The activity of the inspectors was studied through two methods of work analysis, the Ergonomic Analysis of Work - ERA and the Collective Analysis of Work - CLA. It was observed that the long privatization process has directly interfered in the activities that involve operational safety, due to the lack of people to supply the necessary personnel, the condition of how the employees deal with the fear of losing their jobs, the lack of recognition of those who remain until the end of the process, and the absence of clear communication with the employees. The condition of privatization should therefore be considered as a significant factor in the analysis of the work, as it directly affects the management of the organization and, consequently, all its workers.

Keywords: patio and runway inspector, privatization, airport, operational safety.

1 INTRODUÇÃO

O sistema de aviação é um desafio para a prevenção de acidentes, pois contempla vários subsistemas. Esses subsistemas, por sua vez, demandam muito tempo para que se obtenha o domínio do conhecimento de forma relevante, pois possuem grande amplitude, incluem interfaces entre várias partes; as operações são frequentemente executadas sob pressão do tempo ou outras restrições de recursos (PERROW, 2011).

A complexidade, as mudanças rápidas de cenários, as atualizações tecnológicas e o tamanho dos sistemas técnicos transformam drasticamente o panorama onde a atividade aérea

se desenvolve. Consequentemente, os projetos desenvolvidos para esta área devem ser baseados em modelos capazes de prever os efeitos de falhas técnicas e humanas durante as operações e avaliar a capacidade da organização do sistema de trabalho para lidar com tais perturbações (RASMUSSEN, 1990).

Este trabalho apresenta um estudo da atividade de fiscal de pátio e pistas de aeroportos desenvolvido como parte do projeto da “Pesquisa para diagnóstico de questões associadas à influência dos fatores humanos nos profissionais que realizam atividades com alto impacto na segurança”, solicitado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e em execução pelo Centro de Apoio da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo. Este projeto teve início em fevereiro de 2021 e está com conclusão prevista para dezembro de 2022. O interesse deste estudo surgiu das preocupações por parte da Gerência de Fiscalização de Aeroportos na Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) da ANAC com a segurança das operações nas áreas de movimento dos aeroportos e da necessidade de padronizar protocolos específicos que possibilitem condições de trabalho seguras nas atividades de fiscalização e condução de veículos em pátios e pistas dos aeroportos. Objetiva também identificar aspectos materiais, humanos e de gestão que podem estar diretamente envolvidos nas ocorrências de acidentes nas atividades de fiscais e condutores de veículos nos pátios e nas pistas dos três aeroportos de estudo foram selecionados dois métodos de análise do trabalho, a Análise Ergonômica do Trabalho - AET e a Análise Coletiva do Trabalho- ACT.

2 DESENVOLVIMENTO

O projeto de pesquisa contemplou a revisão da literatura técnica e científica, a análise de relatórios finais de investigações de acidentes e incidentes e relatos de prevenção¹.

O estudo da atividade dos fiscais de pátio e pista foi desenvolvido inicialmente utilizando-se da ACT para desvelar situações de trabalho a serem observadas e analisadas durante o desenvolvimento da AET, realizada posteriormente. Ambos os métodos auxiliam as intervenções visando a prevenção de acidentes nos ambientes de trabalho na medida em que promovem o modelo de segurança integrada descrito por Lima (2015). Neste modelo, o sistema de prevenção é resultante do encontro entre a segurança administrada e a segurança gerida. A segurança administrada é aquela trazida pelas normas e regulamentos oficiais e treinamentos. A segurança gerida ou autogerida é a emergente oriunda das experiências individuais e coletivas, do conhecimento e saberes de cada pessoa e do coletivo nas situações de trabalho.

¹ Relato de prevenção: formulário utilizado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes – CENIPA definido como um reporte voluntário de uma situação de risco (BRASIL,2016)

As análises incluíram a compreensão do contexto organizacional, como uma forma de contextualizar a demanda, não como um problema isolado e sim considerando o funcionamento da organização e os diferentes pontos de vista do trabalho, conforme recomendam ABRAHÃO *et al.*, 2009 e GUÉRIN *et al.*, 2001.

Durante o estudo foi necessário conhecer a empresa estatal responsável pela infraestrutura aeroportuária envolvida nos dois aeroportos do município de São Paulo, sua forma de funcionamento, como ocorrem as relações entre os aeroportos e a estatal, os processos técnicos operacionais, os contextos econômicos, históricos e sociais que possibilitaram identificar os constrangimentos e dificuldades no qual as atividades de trabalho dos fiscais de pátio e pistas estavam sendo realizados. Por meio desse processo de compreensão das atividades dos fiscais de pátio e pista que o contexto da desestatização se revela como impactante na rotina de trabalho destes trabalhadores.

Um dos aeroportos estudados foi a primeira estrutura aeroportuária do Estado de São Paulo. Pertencia ao Município de São Paulo e iniciou sua atividade em 1929. Teve um importante papel na revolução constitucionalista de 1932 que marcou sua história até os dias atuais, quando com a derrota dos constitucionalistas, foi tomado pelo governo federal. Em 1958 passou a ser objeto de uma ação de reintegração de posse que durou até 2022, impactando diretamente no desenvolvimento de sua infraestrutura e, conseqüentemente, na atividade de seus trabalhadores. Em 28 de janeiro de 1979 o aeroporto foi concedido a uma empresa estatal que assumiu a sua administração e em 2022 foi confirmada sua inclusão na sétima rodada de privatização de aeroportos do país.

O outro aeroporto foi criado a partir de um estudo solicitado pelo governo do Estado de São Paulo, em 1935, para desafogar o movimento do único aeroporto que existia no município de São Paulo, o qual passou a funcionar já em 1936. O movimento do aeroporto foi crescente e em 1957 já era o terceiro aeroporto do mundo em volume de carga aérea. Em 1970 teve a ampliação da ala internacional que funcionou até 1985, quando passou a operar somente voos domésticos, devido à criação do aeroporto internacional no município de Guarulhos. Em 1982 foi concedida a administração a uma empresa estatal e em 2022 foi incluído na sétima e última rodada de privatização de aeroportos da estatal. O aeroporto era em 2019, o segundo maior movimento de pousos e decolagens do país.

Os dois aeroportos são administrados pela mesma concessionária que foi criada 1973 e quatro anos depois já passou a ter receita própria, sendo mantida pelas receitas aeroportuárias de mais de 26 aeroportos no Brasil. A estatal tinha como responsabilidade a modernização e melhoria da infraestrutura dos aeroportos brasileiros e em 1995 passou a oferecer também

serviços de navegação aérea. Sua desestatização teve início em 2011 com a concessão dos aeroportos de Guarulhos e Campinas no estado de São Paulo e o de Brasília no Distrito Federal.

Em 2013, a empresa estatal possuía 32 mil empregados e 52 aeroportos, e a intenção da concessionária era ficar superavitária com as desestatizações e se tornar uma prestadora de serviços para auxiliar estados e municípios na administração de aeroportos regionais. Garantiria assim a sustentação financeira dos aeroportos de menor porte, levando sua experiência para a coordenação dos aeroportos concedidos (Infraero,2013).

Em 2022, com 38 aeroportos já concedidos, restando 4700 funcionários e 14 aeroportos para a concessão, não sabemos como ficará no futuro próximo.

Foi observado que com o lento processo de desestatização, a situação do efetivo de funcionários foi sendo afetada por transferências para outros órgãos, em busca de estabilidade no trabalho ou pelo plano de demissão voluntária, o que levou a uma diminuição do número de funcionários. O processo tem interferido diretamente nas atividades que envolvem segurança operacional, devido à falta de pessoas para suprir os efetivos necessários e à condição de como os funcionários lidam com o medo da perda do emprego, das mudanças em sua vida decorrentes das decisões que necessitam tomar.

A estatal tem oferecido como alternativa aos funcionários planos de demissão voluntária e incentivos à aposentadoria. A movimentação de servidores, no sentido de encontrar outras instituições públicas para as quais possam ser transferidos, são na maioria das vezes iniciativa dos próprios servidores, que procuram as oportunidades de transferência, porém dependem da autorização da estatal para concretizarem o processo. Não existe um plano de transição da empresa e os trabalhadores não sabem exatamente o momento de sair da empresa.

Acrescenta-se a este cenário a pandemia de COVID-19, que afetou diretamente a aviação, diminuindo a expectativa de uma possível contratação de trabalhadores, de modo a permanecerem no aeroporto concedido. O receio da transferência para locais distantes, do desemprego e a diminuição de efetivos são fatores psicossociais negativos no trabalho que influenciam as relações de trabalho e a saúde dos trabalhadores, desencadeando processos de desgaste e estresse que favorecem situações de acidentes (REIS *et al*, 2010).

A ANAC define como fiscal de pátio, o profissional responsável pela execução de atividades de controle e fiscalização da movimentação e do estacionamento de aeronaves, veículos e equipamentos nos pátios, e atividades conseqüências, podendo ainda receber outras denominações, tais como, inspetor de pátio, inspetor de rampa e congêneres (ANAC, 2021).

Os fiscais de pátio realizam diversas atividades, sendo as mais visíveis, o balizamento de aeronaves; acoplagem e desacoplagem das plataformas de embarque e desembarque de

passageiros e tripulantes; observação e fiscalização de irregularidades no pátio, como o trânsito em locais designados; porte de identificação de pedestres no lado ar do aeródromo; avaliação da segurança dos veículos que estão circulando nos pátios. Realizam a vistoria das pistas de taxi, pouso e decolagens e atuam como condutores dos veículos limpa pistas, dentre outras atividades. Esta atividade especializada exige conhecimentos específicos de normas e regulamentos, perícia para identificar situações que podem envolver risco às aeronaves e às pessoas que trabalham no pátio, nas *taxiways* e nas pistas de pouso e decolagem. Possuem ainda atividades administrativas de registro e análise das ocorrências. Entretanto, as atividades executadas são de certa forma invisíveis: são intensos os esforços nas diversas atividades que os fiscais de pátio exercem que envolvem más condições físicas e ambientais dos pátios e dificuldades na gestão.

Os fiscais de pátio reconhecem sua responsabilidade e sabem da importância do seu trabalho, e possuem o sentimento de servidor público para atender à sociedade e contribuir para a manutenção da segurança operacional. É importante considerar que a atividade é intensificada na medida em que existem lacunas nas escalas e as condições de trabalho que vão se degradando à medida em que não é mais possível contar com processos de melhoria em uma empresa que está com os dias contados, e depende de processos administrativos que seguem o trâmite da gestão pública para aquisição de serviços ou de materiais.

A condição de desestatização deve, portanto, ser considerada como um fator significativo para a análise do trabalho, pois afeta diretamente a gestão da organização e, conseqüentemente, todos os seus trabalhadores. Recomenda-se, portanto, que para minimizar as conseqüências do impacto da desestatização, que se estabeleça uma comunicação clara, com diálogos abertos entre os gestores e funcionários, compartilhando informações sobre o que está ocorrendo dentro da organização e dos aeroportos ainda não concedidos.

A estatal deveria oferecer um plano de gestão de pessoal prevendo recolocação, com capacitação, caso necessário, ao longo de todo o período de desestatização, solicitar apoio especializado, de modo a facilitar a empregabilidade dos funcionários durante e após a conclusão do processo.

3 CONCLUSÃO

Um lento processo de desestatização compromete as condições de trabalho, principalmente no que se refere à perspectiva de futuro do trabalhador e sua segurança, em todos os níveis. A ausência do reconhecimento dos que permanecem na organização até o final do processo, de modo a manter os aeroportos funcionais e seguros, parece não ter um

significado para a gestão, que acaba por não considerar a necessidade de assegurar uma perspectiva a esses trabalhadores, que são fundamentais para a transição do processo de desestatização. Considerando que este processo pode ocorrer em qualquer empresa que seja desestatizada, é necessário refletir sobre esse momento e as repercussões sobre à saúde dos trabalhadores.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Júlia et al. **Introdução à ergonomia: da prática à teoria**. Editora Blucher, 2009. ISBN 978-85-2-0485-5.

BRASIL. Agência Reguladora de Aviação Civil (ANAC). Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC 120 - Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil - Resolução nº 605, de 11/02/2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Instrução do Comando da Aeronáutica – ICA 3-7. Programa de reporte voluntário para a segurança de voo, 2016. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/formularios>

GUÉRIN, François; KERGUÉLEN, Alan; LAVILLE, Antoine. **Compreender o trabalho para transformá-lo: a prática da ergonomia**. Editora Blücher, 2001. ISBN 85-212-0297-0.

INFRAERO. **Infraero 40 anos**. Brasília, DF: Infraero, 2013. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/http://www.infraero.gov.br/portal/images/stories/Infraero/INFRAERO40ANOS.pdf>

LIMA, Francisco. de P. A. Questões teórico-metodológicas emergentes. In: LIMA, F. de P. A.; RABELO, L.; CASTRO, M. (Org.). **Conectando Saberes: dispositivos sociais de prevenção acidentes e doenças no trabalho**. Belo Horizonte: Fabecfactum, 2015. p. 1-33. ISBN 978-85-63299-20-8

PERROW, Charles. **Accidentes normales: convivir con las tecnologías de alto riesgo**. Madir: Modus laborandi, 2009. ISBN 978-84-936655-8-6.

RASMUSSEN, Jens. Human error and the problem of causality in analysis of accidents. **Philosophical Transactions of the Royal Society of London. B, Biological Sciences**, v. 327, n. 1241, p. 449-462, 1990. <https://doi.org/10.1098/rstb.1990.0088>

REIS, Ana Lúcia Pellegrini Pessoa dos; FERNANDES, Sônia Regina Pereira; GOMES, Almiralva Ferraz. Estresse e fatores psicossociais. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 30, p. 712-725, 2010. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932010000400004>