



Impacto da pandemia nos Tripulantes de Cabine



Associação Portuguesa de Tripulantes de Cabine
Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil

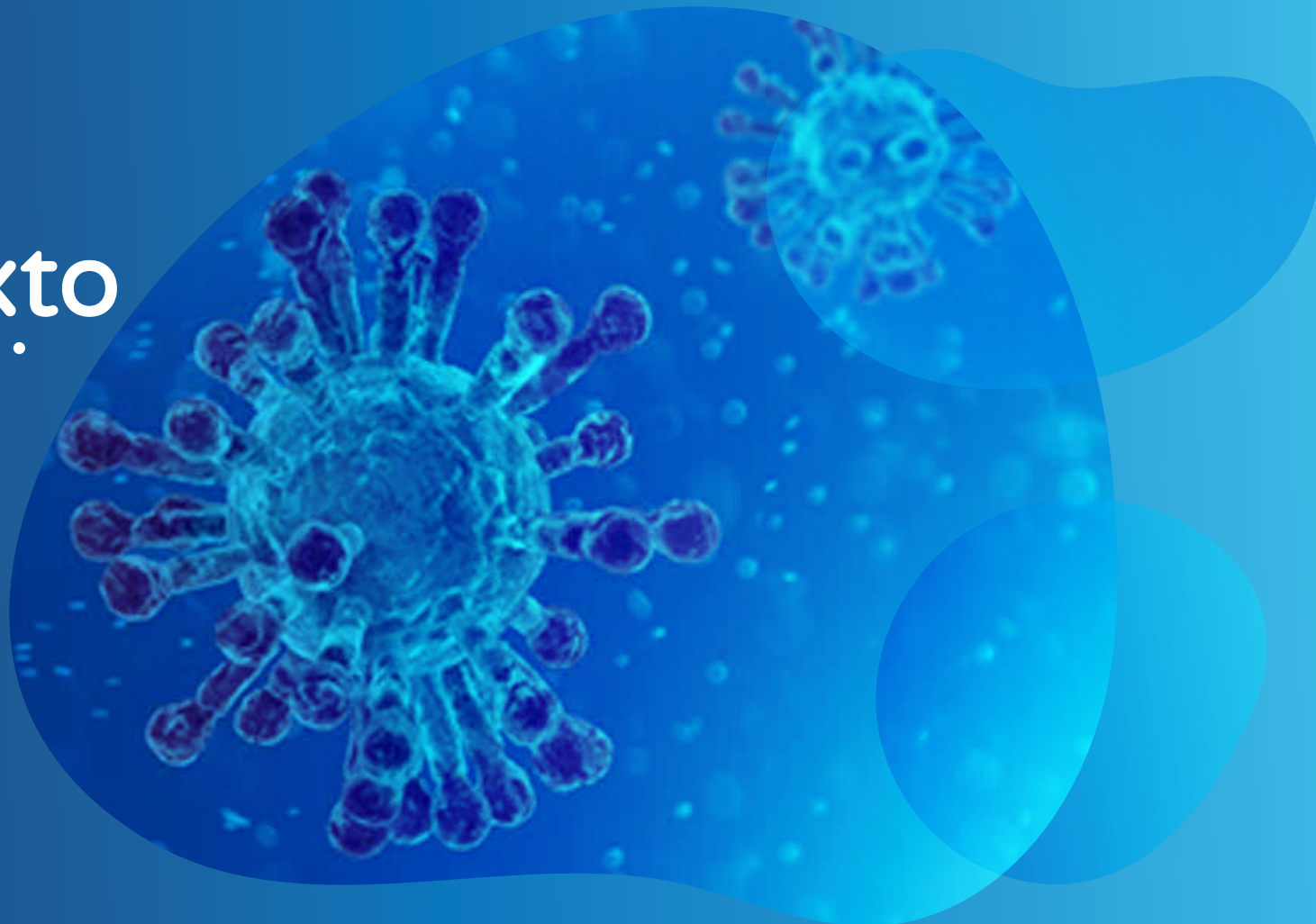


Índice



- 1. Contexto
 - 1.1. Media
 - 1.2. Dados EUROSTAT
- 2. Riscos ocupacionais
- 3. Estudos e instrumento
- 4. Metodologia
- 5. Resultados
 - 5.1. Análise descritiva
 - 5.2. Análise Bivariada
- 6. Conclusão

1. Contexto



1.1 Media



Fonte: Jornal Expresso,
24 de Novembro 2020



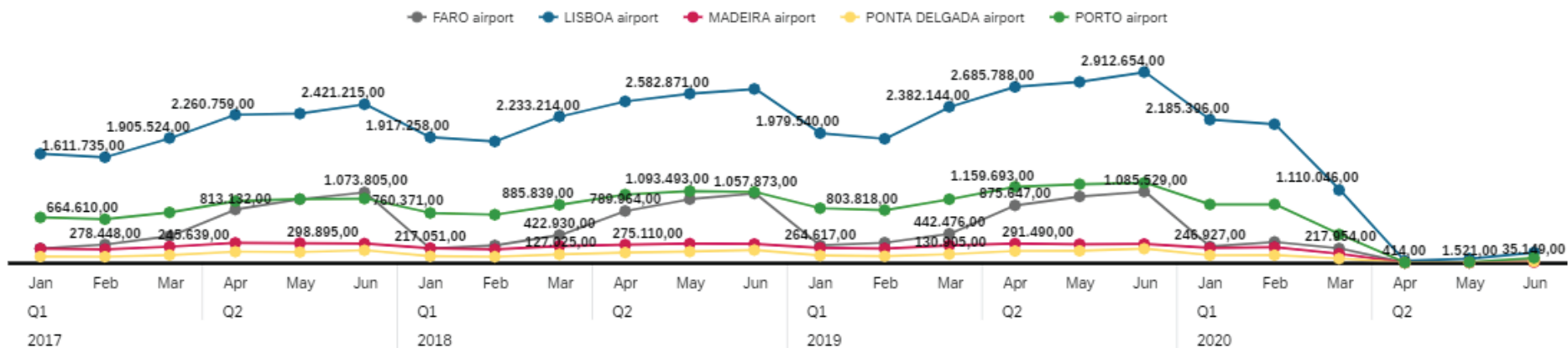
Fonte: Jornal de Negócios,
29 de Outubro 2020



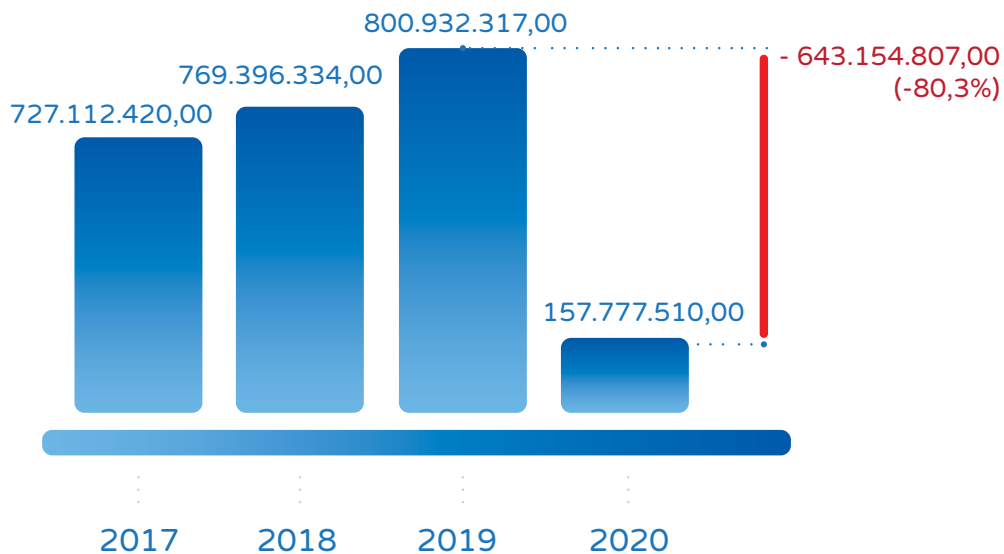
Fonte: Jornal de Negócios,
31 de Outubro 2020

1.2 Dados EuroSTAT

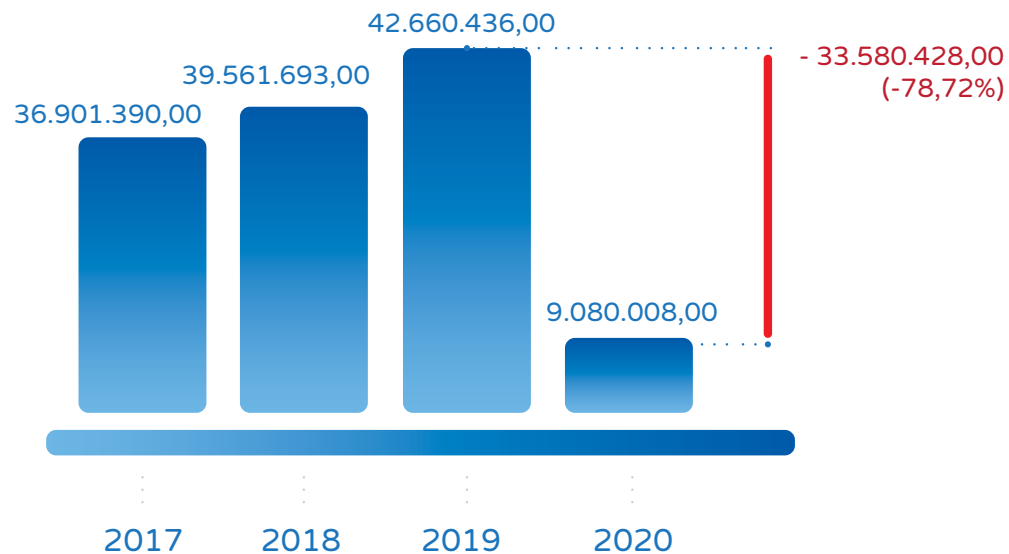
Transporte aéreo de passageiros pelos principais aeroportos em Portugal



Transporte aéreo de passageiros por país declarante - Europa
Comparação em períodos homólogos - 2017 a 2020 (De Janeiro a Julho)



Transporte aéreo de passageiros - Portugal
Comparação em períodos homólogos - 2017 a 2020 (De Janeiro a Julho)





2. Riscos Ocupacionais

.....



Vibrações, ruído e turbulência

Ruídos de turbinas/hélices são uma constante. Turbulência risco para a integridade física - Sivieri (1995) aponta como exemplos de danos que podem surgir as artroses, lesões ósseas, formiguelo nos dedos, problemas circulatórios, alteração da sensibilidade e alterações neurológicas.



Pressurização

Pressão atmosférica no interior de avião (DIESAT, 1995)



Desconforto térmico

Muito embora o ambiente na cabine seja climatizado, alguns tripulantes do bordo (especialmente os que estão destacados para as conexões entre ilhas, exemplo SATA Air Açores) estão expostos a gradientes significativos de temperatura entre cabine e exterior. Em média, os Tripulantes da SATA Air Açores efectuam 6 aterragens, por dia, nas diversas ilhas (Tavares, 2011)

- TAVARES, C.M. C. (2011) Percepção de risco dos Tripulantes de Cabine da SATA Air Açores. Ponta Delgada: Universidade dos Açores
- DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTUDOS E PESQUISAS DE SAÚDE E DOS AMBIENTES DE TRABALHO (1995). Aeronautas: condições de trabalho e de saúde. São Paulo: Sindicato Nacional dos Aeronautas



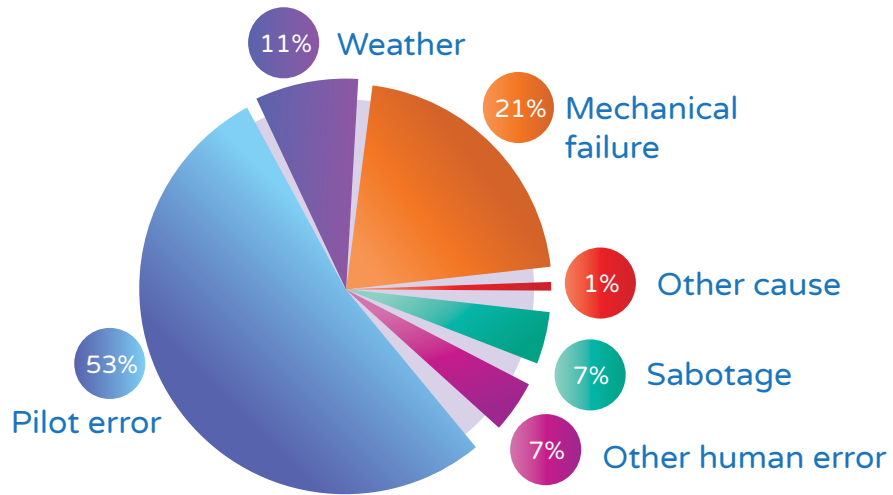
Carga psíquica devido à consciência da alta responsabilidade
(mínimas falhas podem resultar em altos prejuízos)



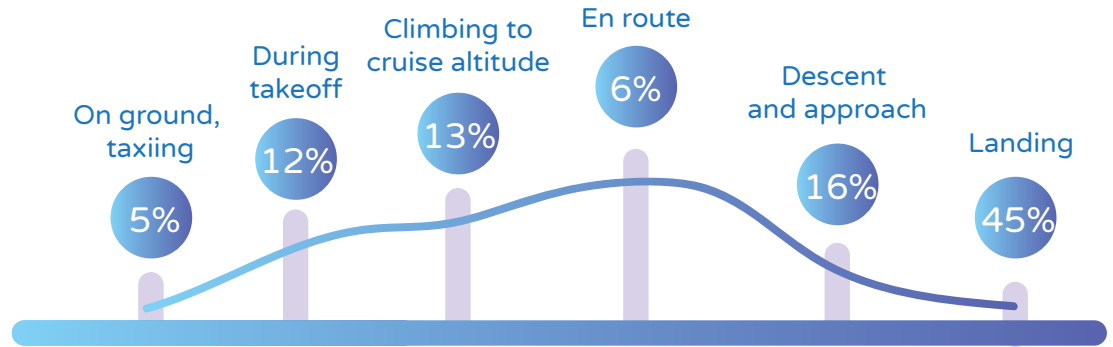
Consciência da perigosidade

Causes and risk of crash

Causes of fatal flight accidents since the 1950s:



Where accidents occur



Note: 3% of crashes happen due to other reasons.

@2009 MCT

Source: Boeing, www.planecrashinfo.com
Graphic: Jutta Scheibe, Junie Bro-Jorgensen



Trabalho por turnos

Com implicações diretas na qualidade do sono e ritmos biológicos



Frequente afastamento do Tripulante de Cabine do seu contexto social

O que em certa parte traz muito ruído à criação e à continuidade de laços de amizade, a nível conjugal e exercício do papéis sociais (Sivieiri, 1995)

SIVIERI, L.H. (1995) Saúde no trabalho e mapeamento de riscos. In: Todeschini, R. (org), Saúde, meio ambiente e condições de trabalho. São Paulo: Fundacentro\CUT, p. 75-111.



Risco biológico

Possibilidade de contato com Vírus e Bactérias em espaços fechados e densamente ocupados por aglomerados de pessoas e em permanente contacto social



Exército industrial de reserva

Devido à reestruturação das operações das companhias aéreas, um contingente substancial de trabalhadores foi colocado em regime de layoff, planejaram-se despedimentos e muitos tripulantes foram convidados também a emitir licenças sem vencimento. Esta situação leva ao aumento das desigualdades entre os colaboradores e o topo da hierarquia, maior submissão às condições de trabalho face à constante ameaça do posto de trabalho e desvantagens em eventuais negociações para condições e afirmação de direitos laborais



Segurança Ontológica

Desconfiança em relação ao futuro



3. Estudo e Instrumento

.....



Foi aplicado um questionário online com a temática “Impacto da Pandemia nos Tripulantes de Cabine” a 2333 inquiridos.

Um questionário composto por 15 questões que podem ser divididas em 3 partes:



Parte 1: Caracterização Socioprofissional

(sexo, idade, nacionalidade, estado civil, nº de dependentes, companhia de aviação, base e situação laboral)



Parte 2: COVID-19

E problemas associados à vida dos Tripulantes de Cabine



Parte 3: Itens de operacionalização do Índice de Bem-estar

(WHO-5) versão de 1998, Psychiatric Research Unit, Mental Health Centre North Zealand, DK-3400 Hillerod, Denmark



4. Metodologia

.....

Foi realizada uma pesquisa documental de dados secundários: artigos nos media, dados do Eurostat sobre transporte aéreo de passageiros e literatura sobre os riscos ocupacionais dos Tripulantes de Cabine.

Para elaboração de gráficos com os dados da Eurostat utilizou-se o SAP Analytics Cloud. Os dados foram tratados e analisados com o software de análise de dados estatística PSPP (Gnu Project)

Os procedimentos de análise estatística passaram por:

- Análise de Fiabilidade Interna do Índice de Bem-estar (WHO-5)
- Análise Descritiva
- Análise Bivariada acompanhada de análise inferencial para comparação de grupos (t de student para duas amostras independentes e 1-way ANOVA)





5. Resultados

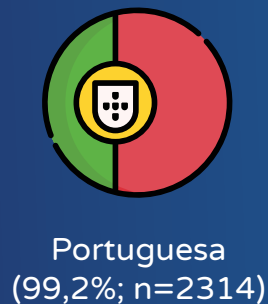
.....

5.1 Análise Descritiva



Amostra feminizada, quase toda de nacionalidade portuguesa, com uma média etária de 39,03 anos (desvio padrão de 10,11 anos), na sua maioria em situação de conjugalidade (51,7% são Casados/União de facto).

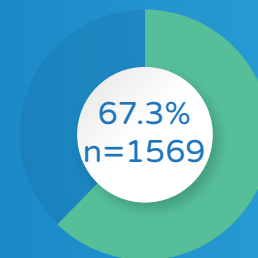
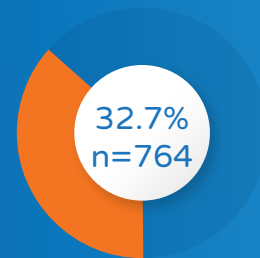
Distribuição da amostra segundo nacionalidade:



Outras nacionalidades
(0,8%; n=19)

| | N | % |
|-------------|---|-----|
| Reino Unido | 4 | 0,2 |
| Brasil | 3 | 0,1 |
| Espanha | 2 | 0,1 |
| França | 2 | 0,1 |
| Outras | 8 | 0,3 |

Distribuição da amostra segundo sexo:

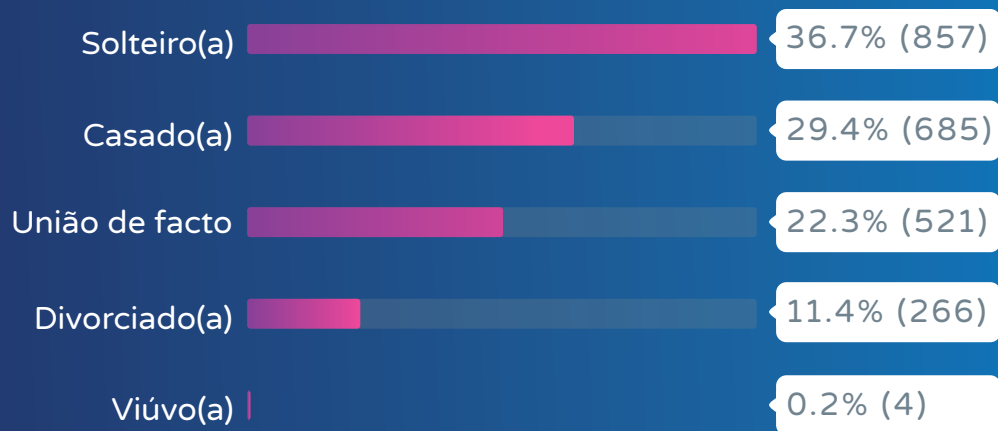


- Masculino
- Feminino

Descrição etária:

Idade: Média 39,03 anos (Desvio padrão de 10,11 anos);
Mínimo: 20; Máximo: 84

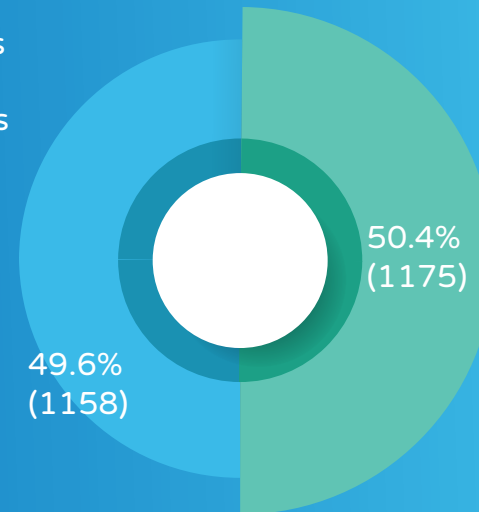
Distribuição de amostra segundo estado civil:



Distribuição de amostra segundo dependentes a cargo:

- Sem dependentes
- Com dependentes

| | N | % |
|-----------|-----|------|
| 1 | 528 | 22,6 |
| 2 | 467 | 20,0 |
| 3 | 133 | 5,7 |
| 4 | 36 | 1,5 |
| 5 ou mais | 10 | 0,6 |



Distribuição da amostra segundo companhia de aviação:

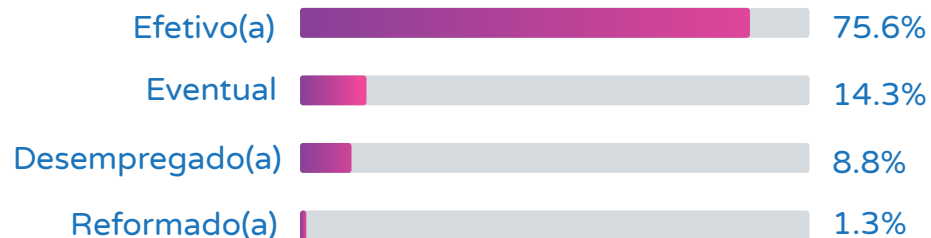
A grande maioria dos inquiridos (86,3%) são provenientes da TAP Air Portugal. Verifica-se que 92% operam na base de Lisboa. Em termos de situação laboral, verifica-se que 75,6% estão numa situação de efetividade, 14,3% com contrato a termo, 8,8% em situação de desemprego e 1,3% estão reformados.



Distribuição da amostra segundo base:

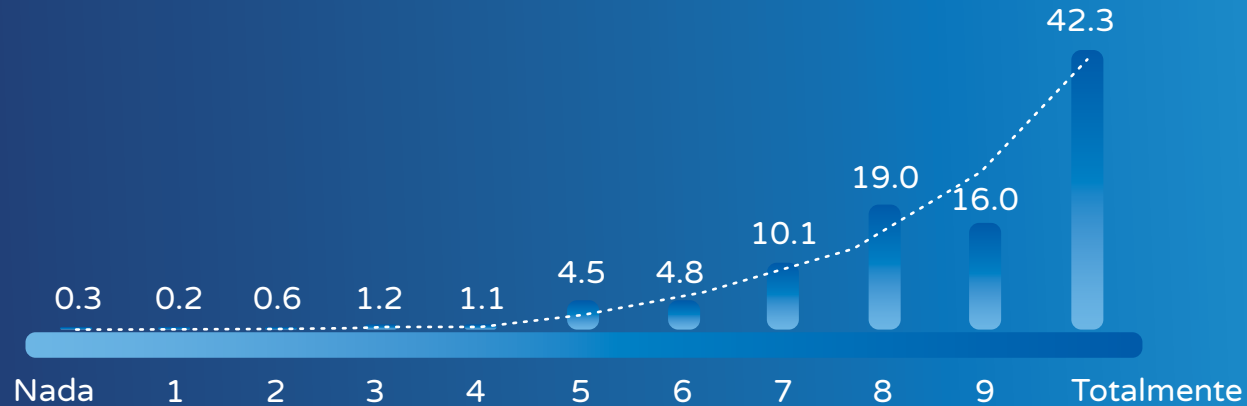


Distribuição da amostra situação laboral:

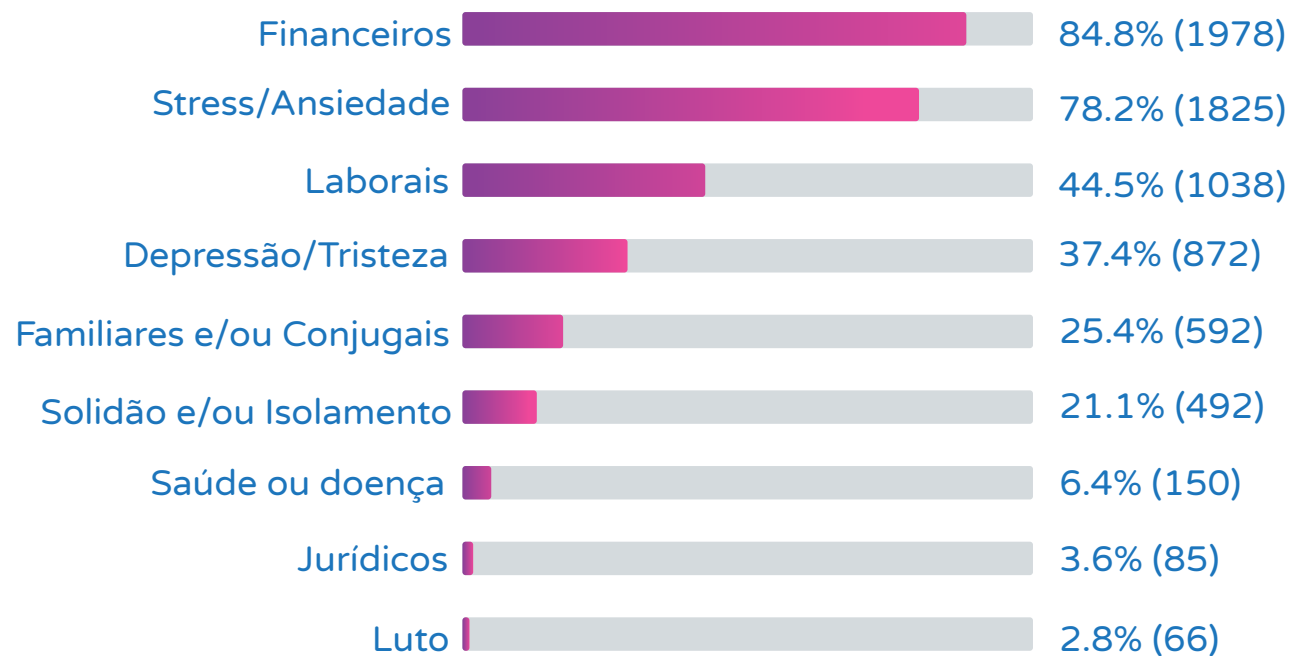


Quando chamados a mensurar o nível de afetação da sua vida pela pandemia COVID-19, os inquiridos demonstraram-se com muito elevado grau de afetação (42,3% respondeu que a sua vida foi totalmente afetada). Os problemas mais mencionados nesse contexto foram de natureza financeira (84,8%), laboral (44,5%), psicológica (Stress/Ansiedade – 78,2%; Depressão/tristeza – 37,4%) e familiar/conjugal (25,4%).

Em que medida a pandemia do COVID-19 afetou a tua vida? (Responde de 0 a 10, sendo que 0 corresponde a nada, e 10 corresponde totalmente) -%



Problemas mencionados no contexto pandémico:

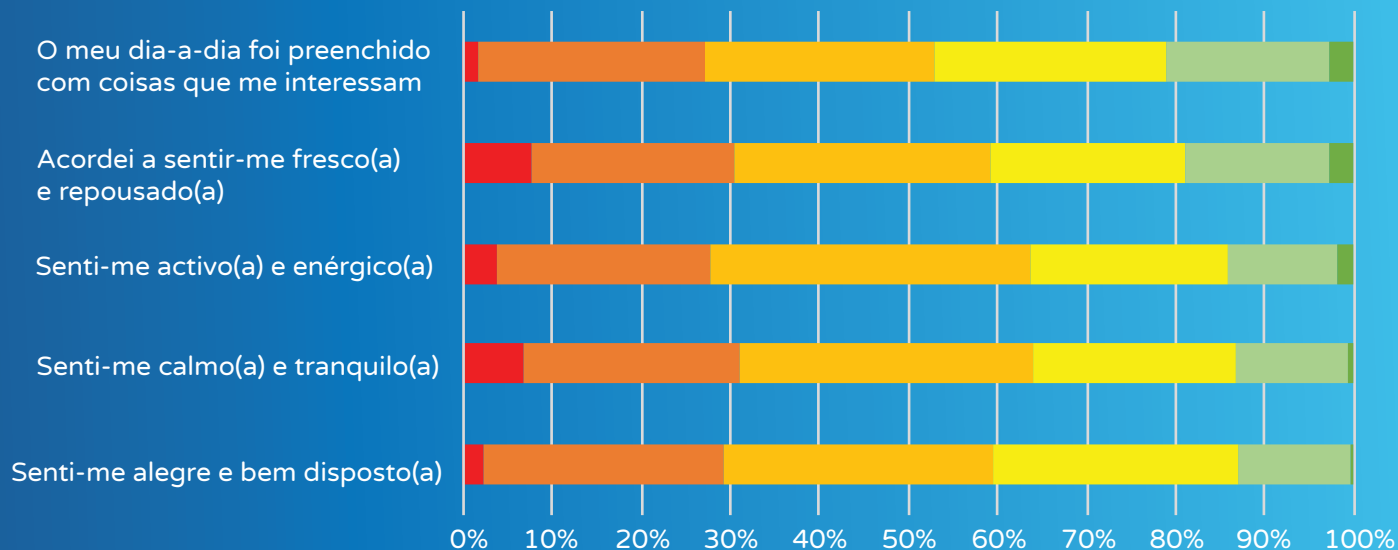


O diagnóstico do bem-estar da amostra estudada revelou-se preocupante, com um nível médio abaixo de 50 (44,8). Verifica-se também que 50% da amostra tem um índice de bem-estar máximo de 44. O que mais pesa para esses números são a falta de frescura e repouso com que se acorda e falta de calma e tranquilidade.

- Nunca
- Mais de metade do tempo
- Algumas vezes
- A maior parte do tempo
- Menos de metade do tempo
- Todo o tempo

| | índice de bem estar (0-100) |
|---------------|-----------------------------|
| Média | 44,8 |
| Desvio Padrão | 18,3 |
| Mínimo | 0 |
| Máximo | 100 |
| Mediana | 44 |

Itens do Índice de Bem-estar (WHO-5)



Apenas existem diferenças estatisticamente significativas no índice de bem-estar (WHO-5) consoante idade e situação laboral:

| | Média | Desvio Padrão | p |
|-----------------------------|-------|---------------|--------|
| Sexo | | | |
| Masculino | 44,42 | 18,15 | 0,144 |
| Feminino | 45,64 | 20,15 | |
| Escalões etários | | | |
| Até 35 anos | 43,24 | 18,16 | <0,05 |
| 36 a 45 anos | 45,27 | 18,44 | |
| Mais de 45 anos | 46,79 | 20,14 | |
| Estado civil | | | |
| Casado | 45,85 | 19,31 | 0,354 |
| Divorciado(a)/ Separado(a) | 45,15 | 19,28 | |
| Solteiro(a) | 44,63 | 18,47 | |
| União de facto | 43,65 | 18,53 | |
| Situação Laboral | | | |
| Desempregado(a) | 35,78 | 17,34 | <0,001 |
| Efectivo(a) | 46,18 | 18,48 | |
| Eventual (Contrato a termo) | 42,16 | 19,04 | |
| Reformado(a) | 56,12 | 23,60 | |
| Companhia de aviação | | | |
| TAP Air Portugal | 45,03 | 18,71 | 0,121 |
| Portugália | 43,11 | 19,81 | |
| White | 40,80 | 19,99 | |
| Easyjet | 44,57 | 21,02 | |
| EuroAtlantic | 41,82 | 20,47 | |
| SATA Internacional | 48,37 | 18,13 | |
| Base | | | |
| Lisboa | 44,69 | 18,76 | 0,304 |
| Porto | 46,40 | 20,31 | |
| Ponta Delgada | 46,19 | 17,09 | |

Nota: sempre que o valor p for inferior a 0,05, existe significância estatística nas diferenças observadas

6. Conclusões

.....



- ✎ Ser Tripulante de Cabine é uma ocupação profissional plena de singularidades, no que diz respeito a um conjunto muito vasto de riscos profissionais que se inter cruzam na sua causalidade e complexidade
- ✎ Os dados da Eurostat em relação ao volume de transportes aéreos são ameaçadores aos postos de trabalho dos Tripulantes de Cabine à luz da lei da oferta e da procura, dando lugar à reestruturação de operações das companhias de aviação, com prejuízos na criação e manutenção dos empregos. Clima de insegurança constante e crescente
- ✎ A amostra de 2333 Tripulantes de Cabine, obtida pelo estudo do impacto da pandemia COVID19 dos Tripulantes de Cabine levada a cabo pela APTCA é relativamente homogénea no que diz respeito à representação de companhia de aviação (TAP Air Portugal), nacionalidade (quase na totalidade portuguesa) e na base de operações (elevada representação de Lisboa).
- ✎ Segundo a percepção dos Tripulantes de bordo, a sua vida foi consideravelmente afectada pela pandemia, principalmente no plano financeiro, laboral e psicológico. Esta afectação é estruturada pelas variáveis de caracterização socioprofissional.
- ✎ Os valores médios do índice de bem-estar dos Tripulantes de Cabine estão abaixo da média portuguesa de (50,7 segundo PORDATA). Especial atenção para os Tripulantes de Cabine mais jovens e desempregados.

Obrigado pela confiança!



geral@aptca.pt
Telf. (+351)210191507
Telm: (+351) 939 572 023 | (+351)938 466 745



geral@snpvac.pt
Telf. (+351) 218 424 000
Fax: (+351) 21 842 4 009

Parceiro:

