



FOI COM VENDAS NEGRAS NOS OLHOS QUE ELES SE MANIFESTARAM NO AEROPORTO SALGADO FILHO.



OS OLHOS VENDADOS SIMBOLIZARAM A OMISSÃO DO GOVERNO E DE TODAS AS AUTORIDADES.



A ANAC DESMILITARIZOU PARCIALMENTE A AVIAÇÃO NACIONAL ASSUMINDO RESPONSABILIDADES, SEM TER OS QUADROS TÉCNICOS NECESSÁRIOS.



A AERONÁUTICA, QUE DESDE 1941 CONTROLAVA O SISTEMA AÉREO NACIONAL, AGORA ESTÁ SUBMETIDA A UMA INOPERANTE TEIA DE NOVATOS.



OLHOS VENDADOS Foi com vendas negras nos olhos que eles se manifestaram no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, no primeiro fim-de-semana após o acidente. Os olhos vendados simbolizaram, segundo uma das manifestantes, a omissão do governo e de todas as autoridades responsáveis pelo trágico acidente com o voo 3045 da TAM, que tirou a vida de 200 pessoas. Uma tragédia ocorrida dez meses após o terrível acidente com o voo 1907 da Gol, que roubou outras 154 vidas. Até hoje, além de não termos respostas claras, a aviação comercial brasileira tem vivido o maior transtorno da sua história.

INÉRCIA A palavra omissão parece ter ocupado um lugar de destaque no governo atual, e para compreendê-la, nada melhor do que um bom dicionário. Abro o Houaiss da Língua Portuguesa e leio: “(...) omissão; substantivo feminino que refere-se ao ato ou efeito de não mencionar (algo a alguém), de deixar de dizer, escrever ou fazer (algo). Ato ou efeito de deixar de lado, desprezar ou esquecer; preterição, esquecimento. Do ponto de vista jurídico, omissão significa o ato ou efeito de não fazer o que moral ou juridicamente se deveria fazer; e de que resulta, ou pode resultar, prejuízo para terceiros ou para a sociedade”. O Houaiss da Língua Portuguesa diz ainda que omissão “(...) é falta de ação; inércia, passividade. É também falta de cuidado, de atenção; descuido, negligência”.

NEGLIGÊNCIA E nenhum gesto traduziu tão bem o estado de negligência nacional do que o do assessor especial de Lula, Marco Aurélio, ao comemorar, com um obscuro movimento das mãos, a hipótese de uma possível falha técnica do avião. Segundo Fernando Rodrigues, em sua coluna na Folha de 21 de Julho “(...) o petista encarnou ali toda a administração federal lulista. Era como se quisesse dizer: A culpa não é só nossa. Vocês dançaram. (...) Não importa resolver o caos no setor aéreo. O relevante é salvar a própria pele”. Em entrevista às redes de televisão, o senador Jefferson Peres afirmou que o acidente é fruto da falta de planejamento e da falta de investimento. Clovis Rossi, na mesma Folha de 21 de julho, escreveu “(...) o Brasil raramente enfrenta os problemas; dá a volta neles”.

QUEM MAIS ENTENDE ESTÁ FORA O fato é que a estrutura de controle da aviação brasileira começou a mudar em março de 2006 com a criação da Anac (Agência Nacional da Aviação Civil), que desmilitarizou parcialmente a aviação nacional, assumindo a responsabilidade pela regulamentação e a fiscalização do setor, sem ter os quadros técnicos necessários. A organização que rege a aviação aérea é um complexo mecanismo que tem uma hierarquia inoperante: o Presidente da República controlando o Conac (Conselho Nacional de Aviação Civil) que, por sua vez, cuida das políticas para o setor; o Ministro da Defesa, que executa as determinações do Conac através da Anac. Curiosa-

mente, quem mais entende do assunto, a Aeronáutica, está subordinada ao quarteto acima (o presidente, o Conac, o Ministério da Defesa e a Anac).

TEIA DE NOVATOS Assim, a Aeronáutica, que desde 1941 controlava o sistema aéreo nacional, agora está submetida a uma inoperante teia de novatos, da mesma forma que a Infraero. Segundo a revista Época número 479, “(...) O intrincado jogo entre Ministério da Defesa, Infraero e Anac mostra uma das principais causas da inépcia do setor aéreo. Hoje há uma profusão de siglas, ninguém se entende e, na hora das crises, todos procuram se eximir de responsabilidades. A revista revela ainda que “(...) O próprio presidente Lula preferiu se submeter a uma cirurgia para a retirada de um terçol a comparecer em Congonhas”.

APARELHAMENTO POLÍTICO Especialistas afirmam que à descoordenação dos órgãos que administram o setor aéreo somam-se outros problemas graves, como falta de profissionalismo e competência na gestão e distribuição de cargos técnicos de acordo com interesses políticos e corrupção. Entre os atuais cinco diretores da ANAC, só um tem no currículo experiência e conhecimento técnico em aviação. Na visão do pesquisador Sérgio Abranches “(...) Quando a aviação era controlada pelos militares, ninguém questionava a capacidade deles. Com a Anac, a história é outra. Fizeram o aparelhamento político do setor aéreo”.

DUOPÓLIO Este aparelhamento político também fez estragos na Infraero. Época revela que depois que o deputado Carlos Wilson (PT-PE) assumiu a presidência do órgão, em 2003, ocorreu um festival de nomeações políticas – inclusive para cargos técnicos. Com a perda dos quadros técnicos, imiscuíram-se, além dos interesses políticos, os empresariais. Na visão de muitos analistas em aviação, a Anac, além de funcionar mal como órgão de regulação do Estado, age para preservar interesses do duopólio formado pela TAM e Gol. A CPI do Apagão Aéreo da Câmara dos Deputados mostrou como a Anac atua em defesa das conveniências comerciais das companhias aéreas que estão por trás do inchaço de Congonhas.

PERDA DA LIBERDADE Sou de uma geração que voou tranquila pelos céus nacionais durante cinco décadas. Minhas filhas, desde muito pequenas, foram entregues aos cuidados de avôzinhos que as levaram seguras até os braços dos avós, tios e padrinhos. Navegaram nas asas da Varig e da Transbrasil, sem trauma e sem medo, e chegaram felizes aos seus destinos. Hoje, mesmo tendo tirado uma semana para descansar, não tenho coragem de agendar uma viagem de avião. Prefiro ficar em casa, já que nem as estradas nacionais me garantem um mínimo de segurança técnica e social. Começo a me preocupar com a perda da minha liberdade de ir e vir pelo meu país.