

**BENJAMIN STEINBRUCH****Omissão agora será sinônimo de crime**

---

*É hora de parar com a politização do acidente em Congonhas; estava escrito que a tragédia iria acontecer*

---

UMA DAS primeiras medidas tomadas após o trágico acidente com o avião da TAM em Congonhas foi a redução do número de pousos e decolagens no aeroporto de 44 para 33 por hora. A medida pode ter alguma utilidade, mas a solução do problema de segurança de Congonhas não é por aí, segundo pilotos e especialistas. Quem assistiu ao grande prêmio de Fórmula 1 de Nurburgring, na Alemanha, dois domingos atrás, viu como os carros foram surpreendidos por um verdadeiro dilúvio no início da corrida. Numa das curvas, vários carros saíram da pista deslizando em grande velocidade. Mas não houve choques. Foram parados pela área de escape, com brita, algo comum na Fórmula 1. O problema de Congonhas não é de quantidade de operações, e sim de qualidade. Existem hoje inúmeros recursos tecnológicos que permitem operações seguidas, muito próximas umas das outras.

Como na F-1, o aeroporto precisa de áreas de escape nas duas cabeceiras. Se houvesse espaço, elas poderiam ser construídas ampliando a pista de 1.939 metros. Mas não há. Então, a solução é encurtar a pista útil para 1.500 metros e construir áreas de escape, nas duas cabeceiras, de pelo menos 200 metros cada uma. O mesmo precisa ser feito na pista secundária de Congonhas.

Não há inovação nessa proposta. Os jornais mostraram soluções usadas nessas áreas de escape em vários aeroportos do mundo, como uma espécie de cimento que afunda sob o peso da aeronave e permite que ela pare em caso de emergência.

Congonhas e Santos Dumont passariam a ser aeroportos irmãos. A pista do Rio tem 1.323 metros, e sua área de escape é o mar. Ambos poderiam receber os mesmos aviões. Não importa muito o tamanho deles. Importa o peso. Jatos Boeing e Airbus poderiam pousar e decolar tranquilamente nos dois aeroportos, mas com menos combustível e menos passageiros.

Na atual pista de Congonhas, qualquer falha na operação de pouso ou decolagem, humana ou técnica, pode provocar choques dos aviões contra casas e carros. A tragédia do Airbus poderia ter sido ainda maior se o avião tivesse se projetado contra os carros que diariamente congestionam as avenidas que circundam o aeroporto, com explosões seguidas só imaginadas em cenas de cinema.

Há uma grande discussão no país para saber quem é culpado pelo acidente. A falha foi técnica ou humana? Essa não é a discussão mais importante neste momento, porque sempre haverá falhas humanas ou técnicas. O importante é admitir que Congonhas, como inúmeros outros aeroportos em regiões metropolitanas no mundo, precisa ter uma área de segurança para quando essas falhas ocorrerem.

Temos a obrigação de aprender com esse acidente, que ceifou 199 vidas, e tomar medidas urgentes para que não se repitam tragédias como essa. E a principal medida, segundo os especialistas, é operacionalizar Congonhas como Santos Dumont e mudar a qualidade dos pousos e decolagens, não a quantidade.

Recuar as duas cabeceiras, construir áreas de escape, diminuir o peso dos aviões, com a redução de passageiros e de combustível -essa é a receita. Para isso, os vôos terão de ser mais curtos, como já está decidido pela Infraero. São as medidas inadiáveis para Congonhas. Medidas para ontem. É hora de parar com a politização do acidente, por respeito às vidas humanas ali perdidas. Estava escrito que a tragédia iria acontecer e aconteceu. Não pode se repetir. Omissão agora será sinônimo de crime.

---

**BENJAMIN STEINBRUCH**, 54, empresário, é diretor-presidente da Companhia Siderúrgica Nacional, presidente do conselho de administração da empresa e primeiro vice-presidente da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo).