

## 2007 - Salvaguardam-se os céus europeus ou...

Salvaguardam-se os céus europeus ou os interesses económicos?

por: Eugénio Costa Almeida©

Há cerca de um ano, a LAM, a companhia de bandeira moçambicana, viu o seu nome na lista negra das companhias de aviação a operarem sobre os céus europeus por não dar garantias de fiabilidade e idoneidade técnica para tal. Passado quase um ano, a companhia de bandeira angolana, TAAG, que por acaso comprou aviões novos à Boeing em vez de o fazer à eurocrata Airbus, foi penalizada com o mesmo destino: impedida de sobrevoar o espaço aéreo unitário europeu. Há similitudes? Parece que não. Se no caso da LAM havia problemas técnicos que foram, atempadamente, solucionados e com ajuda europeia, no caso angolano parece haver interesses políticos e económicos, mais que técnicos ou de segurança, por detrás desta suspensão. Por um lado a vontade da TAAG em preferir aviões norte-americanos da Boeing em vez dos europeus da Airbus o que, desde logo, inviabilizou um excelente contrato que os europeus desejavam e previam vir a acontecer. Por outro o facto da “questão franco-angolana&rdquo; devido ao “Angolagate&rdquo; ainda persistir apesar das boas intenções públicas dos dois governos que dizem o assunto já estar esclarecido e solucionado. Só que a Air France que deseja aumentar os seus voos para Luanda e daqui para Paris e outras placas afro-europeias vê Luanda continuar a dizer Não! Como se sabe os franceses nunca escondem, apesar de o não admitirem, o seu chauvinismo, como a Airbus tem um largo capital francófono e como Sarkozy quer voltar aos tempos de De Gaulle, ou seja, ser o farol da Europa em África, não surpreende que por detrás da penalizações que a TAAG está a sofrer haja mãozinha francófona. E com isto não quero branquear eventuais deficiências que a companhia angolana apresenta &ndash; que as tem e, segundo o que me dizem alguns das pessoas que utilizam a TAAG como transportadora, algumas incompreensíveis e sérias &ndash; mas tão só entender porque companhias europeias não sofrem do mesmo tratamento. A TAP, companhia de bandeira portuguesa foi acusada de não dar formação complementar e renovadora ao seu pessoal de voo o que, segundo o Sindicato Nacional dos Tripulantes de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), ligado aos tripulantes de cabina das companhias aéreas portuguesas, pode pôr em causa a segurança os passageiros. Segundo aquele sindicato, numa análise a cerca de 20% dos quase 1900 funcionários de voo, pelo menos 85 ainda não tinham feito o tal curso de “refrescamento&rdquo; a que são obrigados em cada 12 meses. E de acordo com as normas internacionais não são só as companhias as penalizadas. Os tripulantes que não provem ter feito o citado curso podem, e são-no, também penalizados. O Sindicato alerta, ainda, que a TAP, que comprou uma outra empresa portuguesa de transportes aéreos, a Portugália, tem crescido sem sustentabilidade. Ou seja, contrariando as normas europeias de monopólios a TAP, cujos horários parece só servirem para os passageiros saberem quanto é que o voo está atrasado, comporta-se como dona absoluta do espaço aéreo português, com problemas gravíssimos, na concepção do Sindicato que com ela opera, de entidades particulares que se vêem prejudicadas com as manobras aéreas &ndash; relembra-se o que se passou com o FCPorto que, segundo foi afirmado, quando estava a cerca de 15 minutos do aeroporto Sá Carneiro, no Porto, viu o seu avião desviado para Lisboa, porque a TAP estava atrasada e iria ainda atrasar mais outros voos &ndash; e com a qualidade do pessoal de terra. A TAAG tem sido, e justamente, acusada de perder bagagens o que prejudica, seriamente, os seus passageiros. Segundo jornais portugueses, em média, no ano passado, nos aeroportos portugueses &ndash; leia-se entre companhias de aviação que operam no espaço aéreo português &ndash; perderam-se cerca de 400 bagagens por dia. Cada cor o seu paladar. A cor de África para a União Europeia, pelos vistos, &ndash; mas só no que concerne aos transportes aéreos africanos &ndash; não parece ter um grande paladar&hellip; Não se chama a isto subsidiação do Estado, sob a forma de protecção de interesse nacional? Não será, ou deveria ser, isto fortemente penalizado pela Organização Mundial do Comércio que condena todo o tipo de subsídios? Por outro lado, ainda não vi as autoridades norte-americanas, mais susceptíveis no que toca a questões de segurança aérea, questionar a TAAG sobre a tal falta de segurança e tradução dos manuais. Porque será? E já agora, a que é que interessa à União Europeia em que língua estão escritos os manuais da companhia angolana, que, por acaso, tem como língua oficial o português uma das nove línguas oficiais da União Europeia&hellip;©Publicado no jornal moçambicano O Observador, edição nº 035, de 10 de Agosto de 2007 (edição em PDF por assinatura)