

Editorial

A CONTA
DA ENERGIA

Está previsto para ser divulgado hoje o aumento anual da energia elétrica autorizado pela Aneel. Segundo as expectativas, ele ficará entre 10% e 17%; mas, somado aos 41,3% correspondentes à bandeira tarifária e ao reajuste extraordinário, o total deve ultrapassar os 50%. Energia mais cara acarretará, certamente, menos consumo, aliviando a pressão sobre o sistema. O consumo precisará ser reduzido entre 10% e 20% no período que se inicia, para garantir que os reservatórios se mantenham em níveis razoáveis até as próximas chuvas.

É o que pode evitar a iminência de um racionamento. O primeiro governo Dilma Rousseff, na tentativa de segurar a inflação, conteve os preços, quando os custos aumentavam, e desorganizou o setor energético, que se viu diante de uma enorme descapitalização.

Algumas energéticas, como a Cemig, reagiram à decisão do governo de antecipar a renovação das concessões, mas aquelas integrantes de grupos controlados pela União tiveram de se sujeitar à determinação. E as tarifas foram baixadas artificialmente.

Os consumidores foram induzidos a consumir mais, enquanto os custos de produção aumentavam. O governo teve, então, de injetar dinheiro nas distribuidoras. Como foi insuficiente, elas tiveram de recorrer a empréstimos bancários. A conta começa a ser paga agora.

O caso mais emblemático é da Eletrobras, que teve prejuízo por três anos consecutivos. A ponto de a estatal apresentar como vantagem o fato de o prejuízo de um ano ser menor do que o do ano anterior. No ano passado, o resultado de novo não foi positivo.

A política do governo para o setor foi um dos maiores equívocos do primeiro governo Dilma Rousseff. Ela prejudicou as estatais e as energéticas privadas, que viram seus lucros recuarem, impedindo-as de fazer investimentos e expandir a capacidade instalada.

E o Estado também foi prejudicado, na medida em que teve reduzida a arrecadação de impostos.

SEMPRE EDITORA LTDA

FUNDADOR Vittorio Medioli
PRESIDENTE Laura Medioli
VICE-PRESIDENTE Luiz Alberto de Castro Tito
DIRETOR EXECUTIVO Heron Guimarães

GERENTE COMERCIAL
Alessandra Soares

GERENTE DE TECNOLOGIA
Fábio A. Santos

GERENTE INDUSTRIAL
Guilherme Reis

GERENTE ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO
Walmir Prado

GERENTE DE MARKETING
Monique Araki

GERENTE DE CIRCULAÇÃO
Isabel Santos

EDITORA EXECUTIVA
Lúcia Castro

SECRETÁRIA DE REDAÇÃO
Michele Borges da Costa

ADJUNTO DA SECRETARIA DE REDAÇÃO
Murilo Rocha

CHEFE DE REPORTAGEM
Renata Nunes

EDITORES

Opinião: Victor de Almeida
Economia: Karlon Aredes
Magazine: Silvana Mascagna
Brasil/Mundo/Interessa: Aline Reskalla
Esportes: Denner Taylor
Cidades: Marina Schettini
Primeira: Frederico Duboc
Fotografia: Rejane Araújo

O.PINIÃO

Duke



www.dukechargista.com.br



FÁTIMA OLIVEIRA

Médica

fatimaoliveira@ig.com.br

A depressão não pode ser o
bode expiatório do voo 4U 9525

Episódio coloca em xeque a avaliação psicológica dos pilotos

É preciso aprender a extrair lições das tragédias. É o caso do desastre do avião da Germanwings, cuja dona é a Lufthansa, ocorrido no último 24 de março, no voo 4U 9525, de Barcelona, na Espanha, a Düsseldorf, na Alemanha, que se chocou com os Alpes franceses, com 150 pessoas a bordo. Não houve sobreviventes.

Embora o avião, um A320, tivesse 24 anos de uso e o consenso seja que a vida útil de uma aeronave bem cuidada é de 25 anos, a suspeita mais forte é que o copiloto alemão Andreas Lubitz, de 28 anos, tenha deliberadamente provocado o acidente.

Análises das caixas-pretas até agora corroboram a hipótese inicial: o copiloto mexeu várias vezes nas configurações do piloto automático para aumentar a velocidade de descida e não permitiu que o piloto retornasse à cabine... O segundo gravador do voo confirma as suposições.

Na busca de algo que explicasse a atitude suicida, “a Lufthansa disse que sabia que, há seis anos, o copiloto havia sofrido um episódio de depressão grave antes de ele terminar seu treinamento de voo”. Foi divulgado que “promotores alemães informaram que encontraram documentos médicos na casa de Lubitz, sugerindo que ele já tinha uma doença, e provas de um tratamento médico. Eles encontraram atestados rasgados, um deles para o dia da queda do avião”.

Uma comissária de bordo, ex-namorada dele, relembrou que ele havia dito: “Um dia vou fazer algo que vai mudar todo o sistema, todos vão saber meu nome e se lembrar”. Em-

bora não se saiba “exatamente o que aconteceu nos momentos finais do voo 4U 9525”, além de que “o avião foi deliberadamente pilotado para uma colisão nos Alpes franceses”, o mesmo cenário induz inúmeras perguntas, uma delas chocante: o tabloide britânico “Daily Mail” publicou: “Piloto suicida tinha longo histórico de depressão – por que o deixaram voar?”

Está montado o cenário da estigmatização de uma doença pouco diagnosticada, porém tratável, que no senso comum nem é considerada doença

Está montado o cenário da estigmatização de uma doença pouco diagnosticada, porém tratável, que no senso comum nem é considerada doença

a depressão – de causa multifatorial, afeta o estado de humor da pessoa, deixando-a com um predomínio anormal de tristeza.

Conforme a Organização Mundial de Saúde (OMS), a depressão já é uma das maiores causas de adoecimento e atinge 15% da população mundial em pelo menos um momento de suas vidas; mais de 400 milhões de pessoas sofrem de depressão; e o risco de um homem sofrer da doença é de 11%, enquanto que o da mulher pode chegar a 18,6%.

O episódio coloca em xeque a avaliação psicológica dos pilotos, que, a bem da verdade, é débil, limitando-se a

uma “triagem psicológica” elementar. No mais, a avaliação anual ou semestral é tal qual a primeira: “A maior parte dos exames é focada nos aspectos fisiológicos do piloto – altura, peso, sangue e urina. O aspecto mental ocupa uma parte secundária da avaliação”.

A maior segurança ainda é preventiva: “Evitar que um piloto fique sozinho na cabine de comando”, como é a definição da Autoridade Federal de Aviação dos Estados Unidos, ainda não adotada na Europa como obrigatoriedade.

O capitão Mike Vivian, ex-chefe de operações de voo da Autoridade de Aviação Civil britânica, após frisar que a avaliação de um piloto é mais técnica e centrada em suas condições físicas e habilidades para voar, declarou: “Eu não conheço qualquer teste em que você consiga investigar o estado mental de uma pessoa de forma abrangente e objetiva”.

DUKE

