# ESTUDO DE CASO

|  |
| --- |
| **Acidente com Chapecoense** |
| O acidente que matou jogadores e dirigentes da Chapecoense, além de jornalistas e tripulação do voo, comoveu não apenas brasileiros e colombianos, mas pessoas no mundo todo. A tragédia que tirou a vida de 71 pessoas também deixa lições sobre o gerenciamento de riscos.  Conforme o relato das investigações, o avião decolou de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, com combustível suficiente para voar cerca de 4 horas e 30 minutos, sendo que o voo até Medellín tinha previsão de duração também cerca de 4 horas e 30 minutos. A folga era praticamente nula – embora a mesma aeronave já tivesse feito o trajeto, na direção oposta, por três vezes no passado.  Além de pedir desculpas aos familiares e amigos das vítimas, a mulher do piloto, que também era dono da companhia aérea LaMia, que tinha apenas um avião, chegou a citar o argumento de que o comandante da aeronave também queria chegar a salvo na Colômbia. E é verdade. Como ele não queria se matar, e estaria dentro do avião, essa linha de raciocínio serve como defesa para o próprio piloto. Afinal, se ele achasse que era inviável realizar o voo, teria ele mesmo encontrado outra solução para chegar ao destino ou rejeitado o contrato.  Na análise de risco do piloto, conhecendo a aeronave que pilotava, fazer aquele voo, ainda que praticamente sem folga, era algo aceitável. Caso os passageiros e tripulantes tivessem o mesmo nível de informação sobre a autonomia de voo da aeronave, contudo, é provável que a maioria deles, senão todos, considerassem o risco severo demais e optassem por um modo diferente de realizar aquela viagem.  Em muitos casos as pessoas que gerenciam projetos têm uma propensão a tomar risco muito maior do que a dos outros que são chamados apenas para colocar dinheiro no projeto. Quando as coisas dão errado, também existe o argumento de que o empreendedor inicial foi o que mais perdeu dinheiro, e isso seria suficiente para livrá-lo de responsabilidade.  Em alguns casos, basta insistir na transparência e obrigar a divulgação de todos os riscos envolvidos, deixando que cada um tome sua decisão. Porém, em outras situações, para evitar que as avaliações sobre o nível tolerável de tomada de risco dependam exclusivamente da propensão pessoal de cada um, órgãos reguladores devem tomar para si o papel de estipular as regras e limites. A regulação externa se aplica ao caso do voo. Não cabia ao piloto decidir, por conta própria, quantas horas de voo poderia fazer com um tanque cheio.  As normas do setor determinam que, no plano de voo, deveria haver combustível suficiente para chegar ao destino, alcançar um aeroporto alternativo em caso de impossibilidade de pousar no primeiro, e ter mais 45 minutos de autonomia de margem de segurança. Pode ser que alguns gestores ou donos de companhia aérea considerem que as medidas são exageradamente conservadoras, mas certamente os passageiros de aviões se sentem mais seguros quando esse limite é definido por um órgão ou pessoa neutra, sem conflito de interesse com a situação.  Pelo que consta das investigações, uma funcionária do órgão regulador do setor de aviação da Bolívia alertou para as irregularidades no plano de voo do avião da LaMia naquele dia, inclusive sobre a incompatibilidade da autonomia de voo da aeronave com o tempo de viagem. Mas, por motivos que ainda serão esclarecidos, o alerta não foi suficiente para impedir a decolagem. |
| **Pontos para discussão** |
| * A tolerância a riscos do piloto era baixa ou alta? E a tolerância a riscos dos passageiros? * Todas as partes interessadas foram devidamente informadas dos riscos que estavam correndo? * As partes interessadas tinham capacidade técnica, intelectual e psicológica para entender os riscos que estavam correndo? * Será que os profissionais de gestão de risco das empresas têm poder suficiente para impedir que pessoas mais graduadas cumpram o que está previsto nos regulamentos internos? * Os funcionários ou mesmo dirigentes de órgãos reguladores de diferentes setores têm força o bastante para suspender ou travar decisões que estejam em desacordo com as regras ou a legislação? |