

## ESTRATÉGIA

# Transporte aéreo adota plano para estar na vanguarda ambiental

O primeiro ponto foi o desenvolvimento de motores de avião mais eficientes, que proporcionam ganhos da ordem de 15% a 20% na redução do consumo de combustível das aeronaves

TEXTOS ARISTEU MOREIRA



Avanços surtem efeito porque aeroportos se engajaram, diz o especialista Francisco Lyra

**E**mbora esteja entre os meios de transporte menos poluidores em todo o mundo — responde por 0,4% das emissões de carbono —, o setor aéreo considera-se na vanguarda do processo de adequação de suas operações ao desenvolvimento sustentável. “Esta preocupação permeia a ação da aviação tanto na fabricação de aeronaves quanto em relação aos aeroportos”, garante Francisco Lyra, presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), comandante há 34 anos e diretor da Cfly Aviation, uma consultoria especializada no setor.

Desde as décadas de 70/80 quando aflorou a preocupação com a preservação, o setor adotou na fabricação e operação de aeronaves uma política de sete pilares que segue e aperfeiçoa até hoje. O primeiro é o desenvolvimento de motores de avião mais eficientes que proporcionam ganhos da ordem de 15% a 20% na redução do consumo de combustível. No segundo, o setor, que antes só usava querosene e gasolina, adotou combustíveis renováveis como o etanol.

O terceiro ponto foi a busca de uma melhor performance nos voos. “Antes, eles passavam em cima de pontos geográficos onde havia estações de rádio, zigzagueavam. Com o surgimento do GPS, estabeleceram-se as rotas diretas, em linha reta”, explica Lyra. A modernização das aeronaves possibilitou, também, rotas de aproximação

**Qualquer vazamento de produto químico e fluidos hidráulicos de aeronaves é tratado com o máximo cuidado para não chegar ao lençol freático**

mais independentes de auxílio do solo. “Agora elas acabam não esperando tanto para aterrissar”, assinala o presidente da Abag. Hoje as descidas são continuadas, o oposto de antes em que se descia por degraus. “Descia um pouco, parava, descia mais. Agora os aviões aterrissam de uma vez. Quanto mais tempo voa baixo, mais gasta”.

O penúltimo pilar é a melhoria na aerodinâmica das aeronaves. “Hoje existem softwares de design”, conta Lyra. O último ponto dessa política é a preocupação com o peso. Antes fabricados com aço e alumínio, hoje os aviões são feitos à base de fibra de carbono. “É mais leve, tem a mesma resistência e consomem menos carbono”.

Todos esses avanços nos aviões não surtiriam efeito se os aeroportos não correspondessem e não se engajassem em políticas de sustentabilidade. “Os nossos mantêm já há algum tempo programas tanto para a disposição dos resíduos sólidos quanto dos líquidos. Qualquer vazamento de produto químico e fluidos hidráulicos é tratado com o máximo cuidado para não chegar ao lençol freático. Os detritos de bordo, restos de comida, inclusive, são tratados com cuidado de um lixo atômico.”

Os próprios órgãos governamentais, tão criticados, observa Lyra, têm essa preocupação. Exemplo, lembra, é a Infraero que empenhou-se em obter um relatório ambiental sobre Congonhas, aeroporto em operação há mais de 70 anos e construído quando não havia esse cuidado.

## TEMPOS MODERNOS

## Hangar construído para aproveitar o melhor da natureza

De olho no crescimento da preocupação mundial com a sustentabilidade, um grupo de investidores inaugura em dezembro no Aeroporto Campo dos Amarais, em Campinas (SP), o Hangar 360 em que o principal chamariz é a operacionalidade dentro dos padrões de preservação do meio ambiente.

O Hangar será multifuncional, com escola e centro de pesquisa, bar temático, sala de reuniões, suítes, business center e vista panorâmica para a pista com mata onde foram plantadas 200 árvores. “Há falta de espaços para hangaragem na aviação executiva. O volume de vendas de aeronaves tem crescido e a situação deve ficar ainda mais crítica no futuro”, prevê Roberto Fernandes, diretor do 360. A escolha dos Amarais para implantação do Hangar — um investimento de R\$ 5 milhões — se deve à sua localização ao lado de três rodovias, ao crescimento da aviação executiva, ao número de pousos e decolagens e à possibilidade de que funcione como atrativo para empresas de táxi aéreo. Mas o grande diferencial do empreendimento está em seu projeto sustentável. “O Hangar terá autossuficiência energética, reaproveitamento da água das chuvas, reciclagem de 100% do lixo, áreas envidraçadas e vidros especiais que proporcionam controle do calor.”