



Companhias aéreas fixam prazo de cinco anos para eliminar o plástico



Victor Vescovo, o primeiro homem a atingir o fundo da Fossa das Marianas em submersível encontrou no ponto mais fundo da Terra um saco plástico com rebuçados e o alarme soou de novo.

A 01 de Maio o mergulhador norte-americano Victor Vescovo fez novamente soar o alerta vermelho sobre a epidemia que há muito invadiu os oceanos: o primeiro homem a atingir o fundo da Fossa das Marianas em submersível **encontrou no ponto mais fundo da Terra um saco plástico com rebuçados.**

O plástico não se encontra assim apenas à superfície, mas também a 35 mil pés de profundidade – distância que é inversamente a altitude dos voos comerciais em velocidade cruzeiro (11 mil metros).

“Todo o plástico que deitamos no oceano volta para nós em peso através da cadeia alimentar, gerando doenças”, esclarece Paulo Mirpuri, presidente da Fundação Mirpuri e da Hi Fly. É por isso que **“as companhias aéreas devem antecipar-se às medidas que vierem a ser estudadas e adoptadas, eliminando voluntariamente o plástico de uso único no prazo de cinco anos”.**

A indústria da aviação dá hoje emprego a 65,5 milhões de trabalhadores, é responsável pelo transporte anual de 4,4 mil milhões de passageiros em 41,9 milhões de voos comerciais e 45 mil rotas, e a quem são servidas 3964 refeições a bordo a cada 60 segundos. Estes números da IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos) são atuais e fazem levantar uma importante questão: Para onde vai todo este desperdício gerado a bordo? – sendo que 17% do desperdício consumido em cabine é plástico de uso único (garrafas de água e copos) e que 5,7 milhões de toneladas de desperdício são produzidas todos os anos em cabine.

O plástico de uso único – que também representa 50% do lixo recolhido nas praias europeias – não é a única variável problemática nesta equação com asas: 25 a 30% do desperdício em cabine é composto por comida servida a bordo que não é consumida e que acaba por ser incinerada, quando não teria necessariamente de fazer parte da estatística do desperdício. Isto representa 2,5 a 3 mil milhões de dólares que estão a ser literalmente queimados anualmente.

Sendo um sistema muito eficiente por excelência, urge que o desperdício (e a sua gestão) passe também a fazer parte da forma como o avião é pensado, projetado e concebido – não só o que o integra, mas também o que nele circula. A economia circular pode ajudar a enfrentar este problema – reciclar pode ser até 65% mais barato do que a opção de incinerar. Para isso, é fundamental encontrar formas de se poder analisar a composição deste desperdício de modo a que o setor se torne mais eficaz e sustentável neste ponto de vista.

Os organismos que regulamentam são outra parte fundamental do debate e têm de permitir alguma flexibilidade – isto porque há também o risco de surgimento de doenças, epidemias e pandemias de origem alimentar. Do ponto de vista da União Europeia, a solução passa por reduzir, reutilizar e reciclar educando os utilizadores (passageiros, mas não só) através de controlos de uso mais apertados, mas também da utilização de ferramentas não-legislativas que estão já no horizonte – tudo isto apoiado por soluções tecnológicas cada vez mais avançadas e eficazes e que permitam a criação de uma sociedade mais sustentável.

Nesta busca pela sustentabilidade, estandardizar pode ser também a resposta. Por exemplo, se 80% dos aviões tivessem o mesmo tipo de materiais haveria uma maior facilidade no tratamento de desperdício e na reciclagem, embora seja igualmente crucial ter-se especial cuidado com a substituição do plástico por outros materiais – caso faça aumentar o peso das aeronaves, as emissões de CO2 subirão por acréscimo.