



ERRES E ERROS NA ERA DOS AUTOMÓVEIS

Liana John

Num dia desses experimentei uma bicicleta compacta, elétrica, de fabricação chinesa. Estava nas mãos de um provável futuro importador brasileiro. É um veículo levíssimo, extremamente prático, com rodinhas pouco maiores do que um palmo, dobrável, quase cabe debaixo do braço e certamente pode ser guardada atrás de uma porta ou de uma mesa de trabalho, por menores que estas sejam. Tem uma bateria com autonomia suficiente para a ida e a volta ao trabalho – com eventuais desvios de rota para pequenas compras e baladas – e leva 4 horas para recarregar, plugada em qualquer tomada comum, de 110 ou 220 volts. Para tomar impulso, são necessárias algumas pedaladas, é verdade, mas depois segue intrépida, carregando seu dono por ruas rotineiramente intransitáveis para outros veículos.

Desenvolver tecnologias assim – com muito pé no chão e criatividade – certamente é parte da montanha de soluções necessárias para sairmos do monumental

engarrafamento em que nos metemos nessa nossa era dos carros. Como no caso dos resíduos sólidos, o setor de transportes precisa de mais erres e menos erros. Trocar 4 rodas a gasolina ou diesel por 2 rodas movidas a pedal ou eletricidade é uma opção que se encaixa na categoria do primeiro **erre**: o de reduzir. Reduzir o número de automóveis nas ruas; reduzir as emissões de poluentes; reduzir a contribuição individual para o aquecimento global da atmosfera; reduzir o número de assentos ociosos nos veículos e reduzir a pesada demanda sobre os sistemas públicos de transportes.

Nesta mesma categoria – a do **erre** de reduzir – deveriam pensar os políticos e os economistas encarregados de buscar alternativas para a crise econômica mundial e seus efeitos sobre o mercado brasileiro. Já se anunciaram medidas e cifras milionárias para garantir o crédito e manter o consumo de bens duráveis – com os automóveis em destaque –, além de ampliar

o seguro-desemprego e amenizar o impacto das férias coletivas sobre o mercado consumidor. No turbilhão da crise, só se pensa em salvar a indústria automobilística, sem refletir sobre o real significado de despejar quase 3 milhões de carros por ano nas ruas e estradas do País. Em 2007, mais precisamente, foram produzidos 2,97 milhões de carros novos no Brasil, segundo a Associação Nacional dos Produtores de Veículos Automotores (ANFAVEA).

É certo que os motores de hoje emitem apenas uma pequena parcela dos poluentes que saíam dos escapamentos há 10 ou 20 anos. Mas todo o esforço para diminuir os impactos ambientais de cada veículo se dissolve diante do número crescente de novos veículos adicionados à velha frota a cada ano.

Não seria a crise econômica mundial uma boa oportunidade de redirecionar (olha outro erre aí) a produção para veículos mais sustentáveis, com outro conceito, não só de motor, como de carroceria, de peças e acessórios? Com 2, 4, 3 ou quantas rodas forem? Em lugar de cair no assistencialismo para fugir ao desemprego, não poderíamos investir em novas linhas de montagem de motos e carros elétricos, a exemplo daqueles que começam a ser testados por algumas concessionárias de energia, como a Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL), em São Paulo? Ou de bicicletas, como a elétrica feita na China?

Não deveríamos converter a indústria automobilística em uma indústria sustentável de soluções de transporte, mais diversificada, mais atenta aos impactos de

correntes do excesso de vendas tanto quanto ao uso de recursos naturais nos processos de fabricação e ao uso cotidiano dos automóveis?

Lembro de ter me encantado com a capacidade de mudar o próprio eixo, manifestada por uma empresa privada de energia da Califórnia, que visitei nos anos 1990. Sem diminuir a preocupação com a manutenção da margem de lucro, a empresa passou do conceito de mera fabricante (e vendedora) de eletricidade para o conceito de prestadora de serviços no setor de energia. Como fabricante de eletricidade

de suas metas eram vender mais e mais, sem olhar para a necessidade de reduzir os desperdícios pagos pelo consumidor e reduzir impactos ambientais na produção e distribuição de energia elétrica. Como prestadora de serviços, passou a pesar os custos-benefícios econômicos e ambientais de produzir mais energia e verificou ser mais interessante investir na conservação, na co-geração e em fontes alternativas (e limpas) de energia.

No setor petroquímico, mudanças semelhantes foram promovidas de forma pioneira pela British Petroleum – rebatizada, a propósito, de BP – com posterior adesão de muitas outras empresas, incluindo a brasileira Petrobras, que hoje não investe mais apenas na produção de petróleo, gás natural e derivados, mas na produção de energia (o que anuncia com o slogan “O desafio é nossa energia”). O novo conceito inclui até experiências com energia eólica para abastecer plataformas isoladas, algo impensável na visão estrita de uma empresa petroleira.

Não seria a crise econômica mundial uma boa oportunidade de redirecionar a produção para veículos mais sustentáveis, com outro conceito, não só de motor, como de carroceria, de peças e acessórios?

Voltando aos nossos automóveis, na categoria do segundo **erre** – o de reutilizar – temos pouca coisa a fazer quanto aos motores, mas poderíamos investir melhor nas peças e acessórios. Reutilizar motores antigos é como manter modelos velhos em circulação: significa manter as altas emissões de poluentes e também dos chamados gases do efeito-estufa. A tecnologia dos motores flex, dos catalisadores, da injeção eletrônica evoluiu muito e não compensa manter motores antigos em funcionamento. Só o desenvolvimento de um novo bico injetor para motores flex, pronto para entrar no mercado em veículos modelo 2009, possibilita a redução de até 5% no consumo de combustível. Isso diminui a emissão de gás carbônico na mesma proporção (5%) e a emissão de hidrocarbonetos em 15%. A tecnologia rendeu, inclusive, um inédito prêmio de conservação ambiental à empresa que a desenvolveu, a Magneti Marelli.

Quanto a reutilizar peças e acessórios de carros acidentados ou retirados de circulação por algum outro motivo, é uma prática no mercado informal hoje associada aos desmanches ilegais. Mas bem poderia ser uma forma de diminuir os impactos ambientais da produção de novas peças e acessórios, se trazida para a legalidade.

Já na categoria do terceiro **erre** – o de reciclar – existem numerosas iniciativas dignas de nota, tanto no aproveitamento de materiais reciclados na produção de peças e acessórios para os novos carros, como na reciclagem de peças e acessórios de carros usados para fabricação de novos produtos. Para citar um exemplo do pri-

meiro caso, temos bancos e consoles de automóveis feitos com a fibra da casca de coco, considerada um resíduo persistente no ambiente, embora orgânico. No segundo caso, citaria a transformação de pneus usados em solados de calçados, tapetes, placas de isolamento acústico e térmico e materiais para jardinagem.

O índice de reciclagem de materiais oriundos de outros setores na indústria automotiva, de modo geral, atualmente é mais alto do que as taxas de reciclagem de materiais originalmente destinados aos carros. Tome-se o próprio caso dos pneus: apenas 35% dos pneus em circulação chegam a algum tipo de reciclagem, na maioria das vezes simplesmente porque o consumidor não entrega o pneu usado nos postos de coleta montados pela Reciclanip, entidade sem fins lucrativos criada pelos fabricantes para atender à legislação.

Se pensarmos nos vidros de parabrisas quebrados, o índice de reciclagem é vergonhoso. O vidro é um material nobre, quase indestrutível quando dispensado na natureza, cuja fabricação demanda muita energia. A reciclagem, portanto, é altamente recomendável. Os vidros de embalagens jogados no lixo precisam de vários “banhos” para se retirar toda a sujeira e, mesmo assim, a reciclagem compensa. Já o vidro automotivo está praticamente limpo e, no entanto, a reciclagem nem chega a 5%, segundo o Instituto Autoglass Socioambiental de Educação (IASE).

Em resumo, como no tratamento e correta destinação dos resíduos sólidos, a adoção dos **erres** no setor automotivo é uma questão de educação. Do consumi-

Reutilizar motores antigos é como manter modelos velhos em circulação: significa manter as altas emissões de poluentes e também dos chamados gases do efeito-estufa.

dor, claro, mas também dos fornecedores, das oficinas de reparos, dos fabricantes, de toda a cadeia produtiva. É também uma questão de olhar. Precisamos despir os automóveis dos milhares de símbolos e mitos com os quais os revestimos durante tantos anos para voltar a enxergar o serviço que ele nos presta, um serviço de locomoção. Não se trata de eliminar de nossas vidas o design, a tecnologia ou o status

associado aos veículos particulares, mas redefinir (olha mais um **erre**) sua função social. E então diversificar os possíveis substitutos capazes de nos prestar os mesmos serviços de locomoção, com conforto, com beleza, mas também com mais sustentabilidade e menos impactos ambientais. Conforme aprendemos com a natureza, diversidade sempre é uma boa opção para resistir a crises.

Liana John é jornalista ambiental. Esteve à frente da editoria de Ciência e Meio Ambiente da Agência Estado entre 1988 e 2003 e desde 2004 é editora executiva da revista *Terra da Gente*. (www.revistaterradagente.com.br)
liana@terradagente.com.br