



Uma Transição Rápida e Justa na Aviação

Mudança para uma mobilidade climaticamente justa



INTRODUÇÃO

A Covid-19 paralisou o tráfego aéreo quase por completo. Em países que fizeram confinamento, os voos efetuados caíram muito abaixo dos 10% durante muitos meses¹. A própria indústria da aviação prevê que irá estar a trabalhar abaixo da sua capacidade durante os próximos três a cinco anos². Adicionalmente, o setor turístico a nível mundial enfrenta uma crise prolongada³. Os trabalhadores da indústria da aviação, bem como as comunidades dependentes do turismo, têm sido dos grupos mais afetados.

Reconhecendo a crise prolongada devido à Covid-19, bem como outras mudanças inevitáveis na indústria devidas à automação, digitalização⁴ e, claro, ao aquecimento global, temos de ser realistas: **a aviação (de passageiros e de mercadorias) e o turismo vão mudar – e vão fazê-lo seja com um plano ou com um desastre.**

Este artigo aborda maneiras de garantir a segurança a longo-prazo para os trabalhadores e comunidades afetadas, sem voltarmos ao *business as usual* pré-COVID-19. Usar este momento para essa transição é a melhor e a única hipótese realista que temos: todas as indústrias terão de se alinhar com as metas climáticas globais estabelecidas pelo Acordo de Paris – e a ciência diz-nos que se isto não acontecer nos próximos anos, será demasiado tarde.

Se juntarmos todos os compromissos de redução de emissões feitos por países e assumirmos que estes são cumpridos, ainda estaremos a caminhar para um aumento de temperatura de 3,2°C em relação a níveis pré-industriais⁵. Na ausência de quaisquer políticas, o aumento será de, pelo menos, 4°C.⁶ Estamos a falar de temperaturas que tornam quase inevitável atingirmos pontos de viragem – li-miares que, uma vez ultrapassados, podem empurrar o clima para um estado completamente novo⁷. Estes incluem desde o colapso de camadas de gelo e o derretimento

do *permafrost*, a alterações nas monções e declínio das florestas. O mundo enfrenta crises cada vez mais graves, mais pandemias, eventos climáticos extremos e milhões de pessoas deslocadas, se não fizermos agora uma transição climaticamente justa.

Em 2018, as emissões da aviação civil foram responsáveis por cerca de 6% do aquecimento global, e estavam a aumentar⁸, sendo produzidas por uma minoria da população mundial. Não havendo opções tecnológicas realistas para o transporte aéreo de passageiros “verde”, pelo menos durante as próximas décadas, torna-se necessária uma transição rápida para uma mobilidade climaticamente segura. Contudo, esta tem de ser uma “transição justa”, uma transição que não traga efeitos devastadores para pessoas e comunidades presas num sistema baseado nos combustíveis fósseis. A única maneira de construir apoio para a ação climática, é reconhecer e reagir ao medo, justificado, do desemprego e da perda de meios de subsistência. Este é um elemento importante da “justiça climática”.

A exigência de uma “transição justa” tem sido desenvolvida por sindicatos e pelo movimento pela justiça climática. O seu objetivo é proteger os trabalhadores e as comunidades que atualmente dependem da indústria dos combustíveis fósseis, mas é também um processo mais alargado para ajudar a salvaguardar o futuro dos trabalhadores, das comunidades e do planeta. Não é um argumento para adiar as mudanças necessárias, mas sim para geri-las de forma eficiente, justa e democrática. No contexto do colapso climático iminente e da atual extinção massiva de espécies, uma transição só pode ser verdadeiramente “justa” se também for suficientemente rápida para minimizar estas consequências.

Uma transição justa terá de encontrar soluções para os milhões de pessoas que trabalham na indústria da aviação, tal como para as que trabalham no turismo ou em setores relacionados. E terá de encontrar o equilíbrio que lhe permita, ao mesmo tempo, tomar conta dos milhares de milhões de pessoas afetadas por desastres naturais de origem climática, devido à persistência de um sistema económico baseado em combustíveis fósseis – um número que tem subido a pique nas últimas duas décadas⁹.

Este artigo é fruto de um processo coletivo de escrita, feito por pessoas ativas no movimento pela justiça climática,

trabalhadores do setor da aviação, sindicalistas e académicos de várias partes do mundo; foi facilitado pela rede global *Stay Grounded*. O seu objetivo é propor uma visão, caminhos e critérios para uma transição justa na indústria da aviação e setores relacionados. Identifica contradições e coloca questões de forma a incentivar o debate, e pretende ser um dos vários impulsionadores de uma transição justa e profunda do setor da aviação, inspirando ao mesmo tempo processos de transição noutros setores.

A COVID-19 REDUZIU O TRÁFEGO AÉREO – NÃO PODEMOS DEIXAR QUE VOLTE A AUMENTAR

A pandemia da Covid-19 provocou uma abrupta crise económica global, tendo afetado gravemente a aviação e o turismo. Consequentemente, muitas empresas têm tentado cortar custos rapidamente e despedir trabalhadores. Antes da Covid-19, a indústria global da aviação alegava empregar 10,2 milhões de pessoas diretamente em companhias aéreas, aeroportos e fabrico de aeronaves¹⁰. Este é, aproximadamente, o mesmo número de pessoas empregadas no setor das energias renováveis¹¹. Estes números não incluem postos de trabalho indiretos ou induzidos, como por exemplo no turismo.

As companhias aéreas procuraram imediatamente apoios do Estado, sublinhando a sua importância como empregadores (com 2,7 milhões de postos de trabalho a nível global)¹². **Em Agosto de 2020, governos e outras entidades apoiadas por governos de 57 países tinham alocado 137 mil milhões de euros para as companhias aéreas em ajudas financeiras suportadas por dinheiros públicos** (38% das perdas previstas para estas companhias em 2020). Do valor total destas ajudas, apenas metade foi em créditos, o resto são subsídios (para salários, por exemplo), financia-

mento por via de capitais próprios, concessões, diferimento do pagamento de taxas ou encargos, nacionalizações e participações privadas¹³. Só na Europa, os governos concordaram em distribuir 37 mil milhões de euros em fundos de resgate para as companhias aéreas até Novembro de 2020¹⁴.

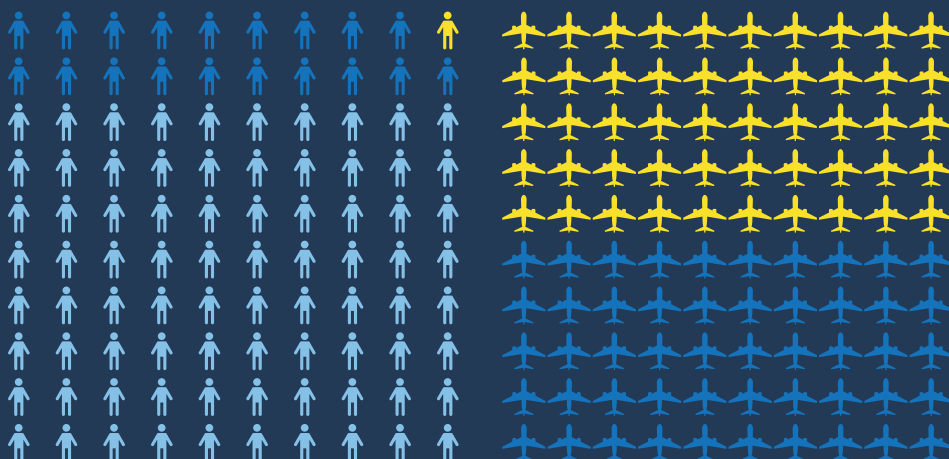
Estes fundos foram atribuídos sem qualquer tipo de contrapartidas sociais ou ambientais, apesar dos protestos globais contra isso, tais como os que apoiam uma “recuperação verde” da Covid-19 e a campanha da *Stay Grounded* #SavePeopleNotPlanes, apoiada por cerca de 350 organizações e mais de 100.000 indivíduos¹⁵. Para além disso, vários economistas de topo, de todo o mundo, consideram que fundos de resgate incondicionais às companhias aéreas são os que têm o menor retorno económico¹⁶.

Devido à existência de poucas contrapartidas de cariz social na atribuição destes fundos de resgate, as companhias aéreas estão a despedir uma grande parte dos seus trabalhadores¹⁷. Já foram despedidos ou estão em risco de perder o trabalho, pelo menos, 400.000 trabalhadores,

 Apenas **1%** da população mundial

 é responsável por **50%** das emissões da aviação comercial,

 enquanto mais de **80%** da população mundial nunca pôs os pés num avião.



e muitos dos que mantêm os seus empregos enfrentam cortes salariais e alterações aos contratos, com piores condições, pois algumas companhias aéreas estão claramente a aproveitar-se da crise para impor condições desfavoráveis aos seus trabalhadores¹⁸.

Em relação a exigências ambientais para a atribuição destes fundos de resgate, nos raros casos em que foram anunciadas, como em França e na Áustria, uma análise detalhada das mesmas sugere que essas “exigências verdes” são, na melhor das hipóteses, impraticáveis, e, na pior das hipóteses, indistinguíveis do *business as usual*¹⁹.

A aviação é o meio de transporte mais danoso para o clima e, antes da pandemia, era também a fonte de gases com efeito de estufa com um crescimento mais acelerado.

As emissões da aviação civil, tanto em termos de CO₂ como de efeitos não relacionados com o CO₂²⁰, foram responsáveis por 5,9% de todo o aquecimento global decorrente da atividade humana em 2018²¹. Metade deste impacto foi provocado por passageiros frequentes, que representam apenas 1% da população mundial²². Entretanto, mais de 80% das pessoas nunca entrou num avião²³.

Com o volume de voos a atingir o seu valor mais baixo em décadas e a indústria da aviação a pedir ajuda aos governos, esta crise apresenta-nos uma oportunidade de colocar esta indústria num caminho que funcione a favor das pessoas e do planeta.

Um dos grandes problemas que a indústria da aviação enfrenta é a atual inexistência de soluções tecnológicas que permitam tornar o tráfego aéreo mais verde: eletrificar a aviação não é uma opção viável nas próximas décadas²⁴ e os substitutos do querosene fóssil, como biocombustíveis e combustíveis sintéticos (“e-fuels”), não conseguem ser produzidos na quantidade necessária sem consequências danosas - iriam provavelmente dar origem a mais mega-projetos prejudiciais, devastação de florestas tropicais e violação de direitos fundiários²⁵. **É por isso que a redução das emissões da aviação exige uma redução significativa do volume de voos, relativamente aos números pré-Covid-19. A promessa de tecnologias futuras não pode servir como desculpa para não agirmos agora.** Assim sendo, a questão é: como é que esta transição para uma mobilidade climaticamente segura pode ser desenvolvida de forma rápida e justa?

UMA VISÃO PARA UMA TRANSIÇÃO JUSTA NA AVIAÇÃO E SETORES RELACIONADOS

Uma redução significativa da aviação e dos seus impactos negativos, especialmente em países do Norte Global que são responsáveis pela maioria das emissões da aviação (tanto atualmente como historicamente), pode ser conseguida através da implementação de uma combinação de instrumentos políticos e económicos. Estes incluem: a redução do número de aeroportos e a travagem de expansões; limites dos *slots* dos aeroportos; proibição da publicidade e restrições do *lobbying* por parte da indústria da aviação; normas mais rigorosas para o ruído; medidas exequíveis para mitigar o impacto de efeitos não-derivados do CO₂, tais como a prevenção dos rastros de condensação; remoção de subsídios injustos; um imposto sobre o querosene, e uma tarifa sobre milhas aéreas e passageiros aéreos frequentes. A maioria destas medidas estão descritas em maior detalhe no relatório da *Stay Grounded* “Decrescimento da Aviação”²⁶.

Contudo, estas medidas só podem e só vão entrar em vigor e ser aceites se estiverem integradas numa transição justa do setor e das indústrias relacionadas. É crucial que estas medidas de redução sejam implementadas de maneira a priorizar a justiça para com os trabalhadores, as comunidades que já estão a sofrer os impactos da crise climática, assim como as regiões dependentes do turismo.



COMO FUNCIONARIA UMA MOBILIDADE CLIMATICAMENTE JUSTA?

A aviação será operada dentro dos limites dos orçamentos de emissões dos países e do planeta. Haverá uma prioridade no acesso aos voos de acordo com a necessidade, como por exemplo, para emergências humanitárias ou quando não houver nenhum método de transporte alternativo.

A adoção de conferências online durante os confinamentos pandémicos pode continuar a substituir as viagens de negócios frequentes. Num inquérito realizado a diretores executivos das 500 maiores empresas norte-americanas,

91% disse que as viagens de negócios vão ser cada vez menos frequentes, sendo substituídas por videoconferências²⁷. Estilos de vida desacelerados e uma organização diferente do tempo de trabalho, como a redução e flexibilização dos horários de trabalho e a possibilidade de tirar licenças sabáticas, vão permitir que as pessoas tenham tempo para viajar, desfrutem das viagens e se conectem com a população local. A redução do horário de trabalho também pode ser uma opção para suportar uma redução justa destas indústrias: em vez de despedirem parte dos trabalhadores, o volume de trabalho poderia ser redistribuído, mantendo os mesmos salários (pelo menos para os setores de baixos rendimentos).

Dependendo da região e das circunstâncias locais, serão promovidos um conjunto de meios de transporte confortáveis e ecológicos, a preços acessíveis, como por exemplo comboios noturnos, autocarros, e veleiros e navios solares modernos. Cuidados infantis poderiam ser providenciados a bordo dos comboios e nas estações, com salas de espera preparadas para tal e espaços para brincar. Seriam melhorados os meios de transporte integrados transfronteiriços,

assim como os sistemas de reservas. As conexões globais reais vão continuar a ser importantes – mas economias circulares regionais vão permitir uma maior diversidade de empregos locais e maior consumo de bens locais, reduzindo os “quilómetros alimentares” e a dependência do transporte aéreo de mercadorias²⁸. Ao reduzirmos o volume geral de turismo, irá emergir um novo tipo de turismo e de viagens.

PARTE DE UMA TRANSFORMAÇÃO GERAL

A aviação é uma peça central do capitalismo globalizado hiper-móvel, incluindo viagens de negócios e transporte de bens à volta do mundo, turismo de massas para pausas curtas de um estilo de vida acelerado²⁹ e aviação militar³⁰. **As mudanças na aviação têm, por isso, de ser parte de uma transformação global na nossa sociedade, envolvendo novos modos de vida, de trabalho, de produção e de consumo.** É vital questionarmos a maneira como consumimos, negociamos e viajamos; quem tem o poder, quem detém e quem tem acesso aos meios de produção, finanças e tecnologia.

PRINCÍPIOS PARA UMA TRANSIÇÃO JUSTA NA AVIAÇÃO E SETORES RELACIONADOS

São necessários planos rigorosos para reduzir os aeroportos, as companhias aéreas, a indústria aeroespacial e empreendimentos turísticos de massas (para evitar que voltem a crescer após a crise da Covid-19) para nos manter na trajetória dos 1,5°C e manter o aquecimento global muito abaixo dos 2°C. Como tal, precisamos de uma transição democrática bem planeada e claramente definida, onde é fundamental o diálogo social com os trabalhadores e as comunidades em todas as etapas e a todos os níveis, que deve incluir:

- Providenciar proteção social, acesso a cuidados de saúde e segurança de rendimentos, permitindo aos trabalhadores e às suas famílias satisfazerem as suas necessidades básicas, formação ou educação, especialmente durante períodos sem emprego, garantindo os seus meios de subsistência. Assegurar que estas proteções têm em consideração o aumento dos riscos que o colapso climático representa para os trabalhadores (incluindo aqueles na economia informal), bem como os impactos do sexismo, racismo e desigualdade de rendimentos.
- Promover a criação de empregos alternativos, em particular nas regiões mais afetadas. Estes novos postos de trabalho devem estar associados a cortes de emissões e a uma melhoria da resiliência climática, enquanto garantem postos de trabalho dignos e seguros, com direitos plenos para os trabalhadores e representação sindical; políticas que promovam os direitos laborais, incluindo saúde e segurança, bem como o

direito à negociação coletiva com controlo democrático ou propriedade efetiva.

- Investir no desenvolvimento de competências e requalificação conforme necessário.
- Travar novas formações e contratações no setor da aviação, garantindo que pessoas que se reformam ou assumem outro emprego não são substituídas. Proporcionar apoio financeiro a estagiários das companhias aéreas, que já acumularam grandes dívidas e não têm perspetiva de começar ou continuar a sua carreira.
- Garantir que qualquer pacote de recuperação tenha como objetivo apoiar uma transição justa, em vez de resgatar a indústria e voltar ao *business as usual*. Isto inclui um apoio financeiro substancial aos países do Sul Global, por parte dos emissores históricos (países e empresas com elevados rendimentos, que têm beneficiado da extração e utilização de combustíveis fósseis e que, como tal, são responsáveis por grandes volumes de emissões) para permitir e apoiar uma transição justa auto-determinada.

A transição só pode ser verdadeiramente “justa” se também for suficientemente rápida para minimizar o colapso climático e a extinção em massa das espécies. Os princípios mencionados acima apoiam-se na noção de que quanto mais tempo a transição de indústrias baseadas em combustíveis fósseis demorar, mais injusta e difícil acabará por ser.

Será impossível atingir um sistema de mobilidade justo com as disparidades salariais existentes, que continuam a aumentar. Assim, em vez de tornar os bilhetes de avião cada vez mais baratos para “democratizar os voos” (que é o argumento da indústria), será necessário limitar a riqueza e eliminar a pobreza através de medidas como, por exemplo, um rendimento básico incondicional. Um rendimento básico poderia também facilitar a necessária transição de empregos de setores assentes em combustíveis fósseis para setores que se focam em cuidar das pessoas e do ambiente.

A dimensão de uma transição tão rápida, progressiva e consciente, impulsionada por imperativos ambientais e sociais, não tem precedentes documentados a nível global³¹ - mas é necessária e possível com esforços coordenados. Não pode depender do mercado para resolver o problema, nem da promessa de tecnologias novas e mais baratas; também não pode permitir que sejam feitas intervenções de cima para baixo que suspendam o processo democrático de tomada de decisões. Em vez disso, a transição tem de ser baseada em debates públicos inclusivos, com especial atenção a setores da sociedade marginalizados.

EXEMPLOS DE TRANSIÇÃO DE EMPREGO

Exemplos mais pequenos da transição de indústrias dependentes de combustíveis fósseis incluem o abandono da extração de carvão na província de Limburgo, nos Países Baixos, que ao longo de uma década pôs termo a 75.000 postos de trabalho em minas, impactando mais de 200.000 pessoas. O governo conduziu a transição, implementando contramedidas como o fornecimento de subsídios a novos negócios, relocando indústrias da capital para as regiões mais atingidas e lançando programas de requalificação³². Já foram levados a cabo programas semelhantes noutras regiões – como Somerset, em Massachusetts³³, ou no sul de Espanha, onde um plano de “Transição Justa” para fechar todas as minas de carvão inclui reformas antecipadas para os mineiros com mais de 48 anos, trabalhos de recuperação ambiental nas comunidades mineiras e requalificação profissional para jovens mineiros em indústrias verdes de ponta³⁴.

Estes exemplos de transições do carvão demonstram como é importante focarmo-nos na criação de postos de trabalho em sítios específicos, como na proximidade de aeroportos ou locais que dependiam do turismo³⁵. Um exemplo são as ilhas do Pacífico, onde o turismo caiu a pique durante a pandemia. Quase 85% dos empresários turísticos perderam 75% do seu rendimento habitual. O que reduziu parcialmente o impacto económico massivo foi a retoma de práticas tradicionais de pesca e cultivo. As pessoas tinham acesso a terras para cultivar comida bem como a sistemas de apoio tradicionais, ou seja, vizinhos, membros de clãs e membros de comunidades religiosas

ajudaram e apoiaram os mais vulneráveis³⁶. Claro que os processos de transição vão variar muito entre as várias regiões do mundo e de acordo com os contextos locais.

Nas áreas da concepção, manufatura e montagem de aeronaves, há precedentes para a utilização das qualificações dos trabalhadores para alterar a produção. Em 1976, os trabalhadores da Lucas Aerospace criaram um plano exaustivo para começarem a produzir produtos mais socialmente úteis, apesar deste nunca ter sido adotado³⁷. No início da pandemia da Covid-19, a fábrica da Airbus em Broughton, Reino Unido, foi readaptada para produzir ventiladores que salvam vidas³⁸. Perante a ameaça de despedimentos massivos nos fabricantes, surgiram iniciativas de base, desenvolvidas pelos trabalhadores, para planos de transição.

As infraestruturas também podem ser recicladas: no centro de Berlim, o antigo aeroporto Tempelhof foi transformado num gigantesco parque recreativo, com longas rampas de skate, jardins comunitários, espaços artísticos e novos habitats para aves e insetos³⁹. Os aeroportos também poderiam ser convertidos em centros de pesquisa, hospitais ou outros fins utilitários.

Os empregados das companhias aéreas poderiam ser recolocados diretamente nos caminhos-de-ferro, que em muitos países têm necessidade de mão-de-obra adicional⁴⁰ e onde vai haver cada vez mais empregos à medida que rotas aéreas são transferidas para os comboios. A Germanwings, por exemplo, aconselhou os seus assistentes de bordo a desempenharem funções similares no setor ferroviário⁴¹. Este pode não ser o seu trabalho de sonho original, mas tendo em conta a severidade da crise climática, é difícil usar esse argumento para adiar a transição necessária. De facto, há muitos trabalhadores do setor da aviação que têm competências que são transferíveis, incluindo quem trabalha em vendas, marketing, gestão, apoio ao cliente, logística, análise de dados, engenharia, manufatura, limpeza ou pessoas que trabalham em lojas de aeroportos. Contudo, há outras que têm um alto nível de especialização no seu trabalho atual, e que são considerados trabalhadores não qualificados no mercado laboral. É, portanto, fundamental cuidar destes trabalhadores, oferecendo requalificação adequada e garantindo que os novos empregos são bons, bem pagos e com representação sindical.

Os desafios que se avizinham vão precisar de um esforço e de mão-de-obra coletivos. Vai haver muitas oportunidades para a criação de empregos, incluindo: incremento de transportes públicos seguros para o clima; reciclagem de materiais e infraestruturas; expansão de energias renováveis; produção alimentar agro-ecológica; produção regionalizada para reduzir o transporte de mercadorias; reflorestação; reforço dos serviços sociais e de saúde; e colocar o bem-estar no centro da nossa economia, em vez do lucro. O dinheiro necessário para financiar tudo isto existe, con-

forme demonstrado nos elevados subsídios que a aviação está a receber, as isenções de impostos e resgates massivos⁴² - vamos usar esse dinheiro para criar empregos gratificantes, úteis e extremamente necessários, transitando não só do setor da aviação, mas também doutros setores relacionados como o turismo e o comércio.

QUEM VAI PLANEAR E GERIR A TRANSIÇÃO?

Um diálogo crítico e o planeamento conjunto de uma transição justa devem ocorrer entre sindicatos, trabalhadores, cientistas, ativistas pela justiça climática, comunidades dependentes do turismo, bem como Estados e governos locais.

Com base neste compromisso entre as partes interessadas, os fundos locais, nacionais e transnacionais para a transição justa poderiam: receber e gerir os ativos da aviação e de combustíveis fósseis, e taxar as receitas; coor-

denar e financiar investimentos em infraestruturas públicas e comunitárias para uma economia nova e resiliente; financiar programas de formação e aquisição de competências; e garantir a subsistência dos trabalhadores dos setores afetados.

Reconhecendo o seu legado histórico extrativista e de transferência forçada de enormes quantidades de riqueza e recursos ao longo de séculos de colonialismo e regulação neo-colonial, os países do Norte Global, tal como as indústrias de combustíveis fósseis, vão ter de travar estas intervenções exploradoras e comprometer-se a financiar a transição no Sul Global. Isto deve permitir às comunidades que se tornaram dependentes do turismo de massas e serviços relacionados, diversificarem as suas economias de forma auto-determinada dentro da trajetória dos 1,5°C. Dentro deste cenário, a auto-determinação exigida pelos povos indígenas tem de ser respeitada, o que inclui auto-gestão, autonomia e a “defesa da vida e do território”.



PASSOS PARA UMA TRANSIÇÃO DA INDÚSTRIA

Se queremos que esta visão da redução da aviação e de uma transição rápida e justa ganhe forma, temos de dar agora os passos necessários, em plena crise da Covid-19. Quais são então os passos práticos que têm de ser dados de imediato? À medida que os fundos de resgate dados à indústria na primeira metade de 2020 se vão revelando insuficientes para uma crise prolongada, companhias aéreas, aeroportos e fabricantes continuam à procura de dinheiros públicos⁴³. Esta secção apresenta os argumentos para pararmos de sustentar uma indústria que vai ser, inevitavelmente, obrigada a reduzir profundamente a sua dimensão.

DISPONIBILIZAR MAIS FUNDOS DE RESGATE NÃO É UMA OPÇÃO

Associar fundos de resgate a ontrapartidas sociais e ambientais não vai resolver o problema: é irrealista estabelecer e implementar fortes exigências sociais para preservar os postos de trabalho na indústria, uma vez que não faz sentido pagar às companhias aéreas e aos aeroportos

para manterem uma força de trabalho com excesso de pessoal durante anos. Entretanto, estabelecer critérios ambientais leva a *greenwashing*⁴⁴, como vimos na primeira ronda de resgates na Primavera de 2020. Estas obrigações verdes baseiam-se na premissa de um crescimento verde: ser possível desligar o crescimento da aviação do seu consumo de recursos e emissões, algo que a ciência nos diz que será uma ilusão durante as próximas décadas⁴⁵.

A investigação e desenvolvimento de tecnologias futuras é importante, mas até estas serem alcançadas não podemos adiar a ação climática imediata. Por exemplo, se todos os voos de 2017 tivessem sido alimentados por combustíveis sintéticos (combustíveis feitos a partir de eletricidade), teriam necessitado de mais do que toda a energia renovável existente no planeta inteiro⁴⁶. Uma redução da procura é, por isso mesmo, essencial. Se as companhias aéreas quiserem sobreviver, a maior parte vai ter de mudar o seu modelo de negócio: e.g. fabricantes de aeronaves produzirem painéis solares, ou companhias aéreas fundirem-se com companhias ferroviárias para criar serviços de transporte integrados.

Não pode continuar a ser uma opção usar o dinheiro dos contribuintes para resgatar empresas poluentes como companhias aéreas, aeroportos e fabricantes associados. Em vez disso, os pacotes de recuperação devem ser usados diretamente para financiar uma transição justa: para fornecer um salário digno e proteção social para os trabalhadores que deixam a indústria, programas de requalificação, criação de postos de trabalho em setores climaticamente seguros e estimular alternativas à aviação e ao turismo de massas. O dinheiro público deve servir pessoas, não aviões.

Se não forem feitos mais resgates públicos à aviação, algumas companhias poderão falir, enquanto outras têm poupanças. Outras poderiam angariar dinheiro de entidades de crédito privadas ou dos seus acionistas. Acabar com os apoios públicos daria origem a uma necessária redução do número de companhias aéreas e aeroportos. Isto seria essencial para mitigar as alterações climáticas. Tanto as companhias aéreas como os aeroportos têm estado presos num sistema altamente competitivo, com muita pressão para preços baixos, más condições de trabalho, e para um aumento do número de voos e passageiros para se manterem economicamente viáveis. Antes da Covid-19, em muitas regiões, isto originou um mercado altamente saturado que, tal como disse a Lufthansa, “suportou sobrecapacidades, provocadas por transportadoras dispostas a aceitar perdas avultadas para expandirem a sua quota de mercado”.⁴⁷

O fim dos resgates públicos tem de ser acompanhado por medidas que garantam que as companhias aéreas sobreviventes não cresçam à custa das outras, assumindo os ativos e os slots nos aeroportos de companhias que entrem em falência. Isto pode incluir alteração em legislações sobre falências. A reorientação dos fundos públicos para uma transição justa deve ser acompanhada pelas medidas supracitadas, como um imposto sobre o querosene, limites aos voos de curta distância e uma tarifa sobre passageiros aéreos frequentes. De agora em diante, a indústria da aviação tem de alinhar-se com a trajetória de 1,5°C.

A QUESTÃO DA PROPRIEDADE

Alguns argumentam que se deve revogar a privatização das companhias aéreas, ou nacionalizá-las em vez de as resgatar ou ter de lidar com as consequências da sua falência. A gestão pública pode ter várias vantagens: para as empresas privadas, o foco é colocado no lucro e nos dividendos dos acionistas, em vez de colocar as necessidades das pessoas no centro das suas operações. O aumento da externalização de serviços, de contratos precários e/ou em agências de trabalho temporário e de preocupações sobre a saúde, segurança e assistência social para os trabalhadores deram origem a várias greves nos últimos

anos⁴⁸. A gestão pública pode permitir um maior controlo dos trabalhadores e um processo democrático de tomada de decisões.

No Reino Unido, o sindicato PCS exige a nacionalização do setor e que a aviação faça parte de um novo sistema integrado de transportes públicos⁴⁹. Há quem defenda que, com a nacionalização das companhias aéreas, o processo de transição poderia fundir as companhias aéreas e ferroviárias ou criar companhias nacionais de mobilidade, facilitando a manutenção e a transferência de postos de trabalho⁵⁰. Outros apoiam a fusão de todas as companhias aéreas, por exemplo, criando uma Companhia Aérea da União Europeia⁵¹. Isto poderia ajudar a diminuir a competitividade, que tem sido prejudicial para os trabalhadores e para o ambiente. Uma companhia aérea central poderia manter os voos que ainda fossem necessários, mas de forma estável, com a tributação do querosene e representação sindical.

Contudo, não é de todo garantido que a nacionalização das companhias aéreas seja automaticamente equivalente a mais direitos para os trabalhadores, segurança a longo prazo e uma transição justa, especialmente no caso de regimes autoritários e países enraizados em estruturas capitalistas competitivas. Até agora, companhias aéreas ou aeroportos públicos não se têm mostrado melhores do que os privados. Por exemplo, muitos dos aeroportos regionais que dão prejuízos são nacionais ou municipais⁵². Nesses casos, um plano de redução faseada podia e devia já ter começado.

Também existem modelos de propriedade pública que não são estatais nem municipais. Por exemplo, as cooperativas, normalmente, não trabalham com objetivos de crescimento ou de aumento de lucros. Embora não sejam automaticamente um modelo de crescimento, também não são necessariamente sustentáveis. Contudo, o seu modelo democrático, mais igualitário e menos virado para o lucro torna-o mais propenso a assumir uma direção social e ecológica. Já foram propostas e efetivadas várias formas de controlo por parte dos trabalhadores, desde o modelo da Lucas Aerospace mencionado acima, até grandes cooperativas com estruturas horizontais na Venezuela⁵³, Argentina⁵⁴ e na Coreia do Sul⁵⁵. Também existem outras opções dentro do modelo de propriedade estatal, que dão aos trabalhadores maior controlo sobre a produção futura, os processos de decisão e a transição para outros tipos de trabalho.

CONCLUSÃO

Este artigo defende que por motivos sociais, económicos e ecológicos, já não faz sentido resgatar a indústria da aviação com dinheiros públicos. Uma quantidade massiva de dinheiro público dado à indústria da aviação apenas iria acabar nas mãos dos já ricos acionistas e gerentes. Independentemente disso, a indústria iria continuar a despedir trabalhadores por causa da crise prolongada da Covid-19, da automatização e da digitalização – e sem contrapartidas sociais, opções de requalificação ou oferta de novos empregos em setores sustentáveis. Ao fim de alguns anos, a indústria da aviação poderia voltar a recuperar a sua anterior trajetória de crescimento, sustentada em condições de trabalho ainda piores e destruição climática. Se a mitigação das alterações climáticas sofrer ainda mais atrasos, iremos enfrentar uma crise ainda pior, uma crise que mudará tudo. Continuar a ignorar o colapso climático iminente também é o caminho economicamente mais inseguro. Resgatar o setor da aviação para voltar a modelos de negócio anteriores e aos seus planos de crescimento pode parecer desejável a alguns a curto prazo, mas só iria provocar uma crise ainda maior quando se tornar ainda mais evidente que a aviação não é justificável perante o colapso climático.

Em vez de ficarmos à espera que os desastres originem a mudança, temos de começar agora uma transição justa planeada. Uma redução planeada dos aeroportos, das companhias aéreas e da capacidade de produção têm de andar de mãos dadas com medidas fortes de proteção social, criação de meios de transporte climaticamente justos e empregos sustentáveis. Os princípios delineados acima para uma transição justa devem estar sempre no centro deste processo. O que fica aberto para discussão é a questão da propriedade na indústria e em cada região e país, os passos específicos a tomar podem ser diferentes.

Visto que a aviação está intimamente ligada a outros setores, como o turismo, as viagens de negócios, o transporte de mercadorias e as operações militares, **esta transição terá de ser parte de uma transformação geral climaticamente justa das nossas sociedades e economias: como trabalhamos, produzimos, consumimos e vivemos.** A visão que pretendemos concretizar é a de um mundo onde o cuidado pelas pessoas e pela natureza é colocado no centro, não o lucro.

Os passos para uma transição justa ainda não foram dados porque as atuais estruturas de poder continuam, até agora, inalteradas. Mas a Covid-19 provocou fissuras nestas estruturas dominantes. Fissuras que podem ser alargadas, dando espaço para as soluções propostas neste artigo.

Para conseguirmos uma transição justa na aviação é, portanto, crucial que a sociedade civil:

- discuta de forma mais ampla visões para outras formas de mobilidade e de viajar, para criar uma mudança cultural;
- limite o poder das empresas nas decisões governamentais;
- incentive debates críticos dentro de sindicatos e entre trabalhadores;
- construa pressão política dentro e fora do local de trabalho – desafiando políticos relutantes, protestos de grande escala, ativismo e outros meios.

Se estes passos forem dados e tomarmos especial atenção aos princípios mencionados, talvez ainda possamos efetuar uma recuperação social e climaticamente justa desta crise – uma recuperação que crie resiliência para enfrentar crises futuras.

São bem vindas contribuições e feedback sobre esta discussão acerca da transição justa no setor da aviação. Estas podem ser enviadas para:
info@stay-grounded.org



PCS – Public and Commercial Services Union
160 Falcon Road
London SW11 2LN, Great Britain
www.pcs.org.uk
tahir@pcs.org.uk



STAY GROUNDED
Neustiftgasse 36,
1070 Wien, Österreich
www.stay-grounded.org
info@stay-grounded.org
Para fazer donativos, por favor visitem:
stay-grounded.org/donation/

NOTAS FINAIS E LITERATURA

- ¹ OAG (2020): <http://bit.ly/CovidAirS>
- ² Timperley, J. (2020): <http://bit.ly/bailcon>
- ³ Weltbank (2020): <http://bit.ly/WBCompet>
- ⁴ CBDD (2018): <http://bit.ly/DigiAero>
- Pallini, T. (2020): <http://bit.ly/AutoTakeoff>
- ⁵ UNEP (2020): <http://bit.ly/EmisGap>
- ⁶ Climate Action Tracker (September 2020): <http://bit.ly/Tracktmp>
- ⁷ Carbon Brief (2020): <http://bit.ly/TiggerCC>
- ⁸ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSheet>
- ⁹ UNDRR (2020): <http://bit.ly/DisRaises>
- ¹⁰ ATAG (2020): <http://bit.ly/GrowthEemp>
- Em Outubro de 2020, ATAG actualizou o número para 11.4 milhões de empregos: <http://bit.ly/GSupEmp>
- ¹¹ IRENA (2019): <http://bit.ly/RnwJobs>
- ¹² Vgl. Fußnote 8.
- ¹³ Abate, M. et al. (2020): <http://bit.ly/Aftrm>
- ¹⁴ T&E (2020): <http://bit.ly/BailTck>
- ¹⁵ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/SavePlnt>
- ¹⁶ Hepburn, C. et al. (2020): <http://bit.ly/2YdoLxe>;
The Conversation (2020): <http://bit.ly/UnpopEc>
- ¹⁷ Quantas (2020): <http://bit.ly/OutsAus>
American Airlines: <http://bit.ly/CutCo25m>
United Airlines: <http://bit.ly/UAIJobC>
Europäische Fluggesellschaften: <http://bit.ly/AirLJobCuts>
- ¹⁸ Kotoky, A. et al. (2020): <http://bit.ly/AirCov>
British Airways: <http://bit.ly/RedPl> and <http://bit.ly/GovCondem>
- ¹⁹ T&E (2020): <http://bit.ly/BailExp>
RAC (2020): <http://bit.ly/ClimatAer>
Harvey-Scholes, C. (2020): <http://bit.ly/BailGreen>
- ²⁰ Em Novembro de 2020, a União Europeia reconheceu que os efeitos da aviação não relacionados com CO₂, representam o dobro dos danos climáticos do CO₂, ver: <http://bit.ly/AVCo2>
- ²¹ Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/FSclimatel>
- ²² Gössling, S. et al. (2020): <http://bit.ly/DistG>
- ²³ IEEP (2019): <http://bit.ly/ClimJust>
- ²⁴ De Blas, I. et al. (2020): <http://bit.ly/DecabLim>
- ²⁵ Stay Grounded (2017): <http://bit.ly/GreenFlyR>
Stay Grounded (2020): <http://bit.ly/AltFAV>
- Allwood, J. et al. (2019): <http://bit.ly/0Ab0>
- ²⁶ Stay Grounded (2019): <http://bit.ly/DegAvR>
- ²⁷ Horswill, I. (2020): <http://bit.ly/ceovcon>
- ²⁸ GreenhouseThinkTank (2020): <http://bit.ly/Invest0C>
- ²⁹ Responsible Travel (no date): <http://bit.ly/OvrTourism>
- ³⁰ Não existem dados claros sobre aviação militar, mas provavelmente as suas emissões são significativas e ignoradas. Os Scientists for Global Responsibility estimam "que as emissões de carbono das forças armadas e das indústrias que lhes fornecem o equipamento de todo o mundo estejam na ordem dos 5% do total global de emissões": <http://bit.ly/MilitaryFootPrint>. Ver a submissão do Stay Grounded ao UNFCCC Talanoa Dialogue pedindo a inclusão das emissões da aviação militar nos relatórios (2018): <http://bit.ly/TanDialog>
- ³¹ Newell, P. et al. (2020): <http://bit.ly/NewellP>
- ³² Sovacool, B. K. (2016): <http://bit.ly/SovakoolBK>
- ³³ Siegner, K. (2019): <http://bit.ly/CommunityResp>
- ³⁴ Keeley, G. (2020): <http://bit.ly/RiotFossil>
- ³⁵ Ver p.ex. propostas para o desenvolvimento e criação de novos empregos que não dependam do turismo de massas nas Ilhas Canárias: <https://bit.ly/2McuaIE>
- ³⁶ Schweyvens R./ Movono A. (2020): <http://bit.ly/3nZe77Q>
- ³⁷ <http://bit.ly/3o1kt6J>
- ³⁸ Deeside (2020): <http://bit.ly/3c1D9Rs>
- ³⁹ Welcome to Berlin (2020): <https://bit.ly/39UwAxc>
- ⁴⁰ Ver p. ex. ElPlural (2020): <http://bit.ly/39UwEwW>, Airlines (2020): <http://bit.ly/3sNnyef>, Wüpper, T. (2020): <https://bit.ly/36178F3>; Zeit (2020): <http://bit.ly/3ixromZ>
- ⁴¹ Travelbook (2020): <http://bit.ly/3bX99WM>
- ⁴² Um estudo recente estima que eliminar subsídios públicos para a indústria fóssil e implementar uma taxa sobre os efeitos poluentes poderia angariar 3,2 biliões de dólares por ano, o que é sensivelmente superior ao necessário para descarbonizar a economia global e evitar o colapso climático (1-3 biliões de dólares/ano: <https://bit.ly/2XYBF20>, p. 15, 22
- ⁴³ Reuters (2020): <http://reut.rs/3p5TmlX>
- ⁴⁴ Nota do tradutor: Este termo não tem uma tradução direta para português. Significado: transmitir uma imagem falsa sobre a preocupação e valor ambiental dos produtos e comportamentos de uma empresa ou pessoa.
- ⁴⁵ Blas, E. et al. (2020): <http://bit.ly/3sOxVhY>
- Peeters, P. et al. (2017): <http://bit.ly/2LWqILQ>
- ⁴⁶ Stay Grounded (2020): <https://bit.ly/394CjkU>
- ⁴⁷ Bugault, O. (2019): <http://on.mktw.net/3paENUs>
- ⁴⁸ por exemplo Cabin Crew United <http://bit.ly/2NI0GSR>
- ⁴⁹ PCS (2020): <https://bit.ly/391qA6B>
- ⁵⁰ O partido "Die Linke" ("A Esquerda") na Alemanha sugere a criação de uma companhia pública ferroviária integrada com a Lufthansa para melhor conduzir a transição no setor dos transportes: <https://bit.ly/2M9A5HW>
- ⁵¹ Morgan, S. (2020): <http://bit.ly/3ixlgev>
- ⁵² Ver p.ex. the German Friends of the Earth BUND study (2020): <http://bit.ly/363JLLj>
- ⁵³ Soetens, A. (2015): <http://bit.ly/39WeECe>
- ⁵⁴ Vieta, M. (2013): <http://bit.ly/361hZyY>
- ⁵⁵ Han, S. et al. (2013): <https://bit.ly/3iAnpGe>