A aviação é o meio de transporte mais danoso ao clima¹ e uma das fontes de emissão de gases do efeito estufa que mais aumentam². Nos próximos 20 anos, a indústria espera dobrar a quantidade de passageiros aéreos³. Uma massiva onda de expansão aeroviária está acontecendo a nível mundial, com cerca de 1.200 projetos de infraestrutura aeroportuária⁴. Muitos desses projetos estão entre os maiores e mais caros megaprojetos, alguns dos quais impostos por governos a serviço do interesse corporativo de grandes empresas.



# 13 passos para um sistema de transporte justo e para uma rápida redução do tráfego aéreo

## O DILEMA

Enquanto menos de 10% da população mundial já colocou o pé em uma aeronave⁵, é majoritariamente quem não utiliza o transporte aéreo que é atingido pela crise climática e os efeitos negativos da expansão aeroportuária, como a desapropriação de terras, barulho e problemas de saúde. Comunidades do Sul global<sup>6</sup>, que contribuíram muito pouco para a crise, são as mais afetadas. O problema da aviação é parte de uma retrato mais amplo de injustiça: vai contra a necessidade de eliminar o uso de combustível fóssil; tem relação com o complexo militar-industrial e também com a excessiva influência das grandes empresas em políticas públicas, em termos comerciais, econômicos e climáticos. A aviação segue dependente do combustível fóssil; ainda assim, a indústria promove falsas soluções, como novas tecnologias nas aeronaves que sequer existem. Tampouco as compensações (veja abaixo) e os biocombustíveis servem para reduzir as emissões e, além disso, se tornam uma ameaça à soberania alimentar e ao abastecimento de comida, à biodiversidade e aos direitos humanos.

#### **QUEM SOMOS**

Nós somos pessoas, comunidades e organizações de diversas partes do mundo que enfrentam os múltiplos impactos da aviação: alguns de nós são diretamente atingidos pela infraestrutura aeroportuária e os impactos negativos na saúde decorridos da poluição do ar e sonora das aeronaves. Alguns de nós são ativistas da justiça climática e jovens que querem viver em um planeta saudável. Alguns de nós vivem em comunidades, defendendo nossas casas, territórios e ecossistema da desapropriação para a expansão de aeroportos, produção de biocombustíveis ou projetos para compensação de emissão de gases poluentes por parte das empresas da aviação. Alguns de nós são acadêmicos, sindicalistas, trabalhadoras e trabalhadores do setor de transporte, assim como organizações ambientais e de transporte ao redor do mundo, e de iniciativas que fomentam meios de transporte alternativos, como o ferroviário.

O status quo e as falsas soluções corporativas não são uma opção. Por isso, promovemos esses 13 passos para transformar o transporte, a sociedade e a economia para que alcançamos um modelo de desenvolvimento justo e ecológico.

# Do que precisamos

#### 1. Uma transição justa



Devemos acabar com a dependência excessiva das formas de transporte mais poluentes e prejudiciais ao clima, impulsionadas por uma economia corporativa globalizada. Isso requer negociações e planejamento colaborativo para

uma transição que não será feita às custas de trabalhadoras e trabalhadores nos setores relevantes — embora inclua mudanças no que fazemos e em como trabalhamos. É necessário substituir as privatizações fracassadas por iniciativas locais favoráveis ao clima, boas condições de trabalho, propriedade pública e responsabilidade democrática. Alcançar isso diante de uma indústria de aviação voltada para o crescimento também requer a superação e o desmantelamento do poder corporativo. Precisamos de um sistema de transporte que seja democraticamente regulado e planejado, promova e apoie o bem comum e que seja integrado e ecológico.

## 2. Uma mudança para outros meios de transporte



Devemos reduzir o uso de meios de transporte prejudiciais em favor de outros mais ecológicos. O transporte de curta distância e alguns voos de média distância podem ser transferidos para trens em regiões onde existe in-

fraestrutura ferroviária relevante ou, de outra forma, para ônibus. Os trens não precisam necessariamente ser de alta velocidade, mas os serviços diurnos e noturnos devem ser atraentes, acessíveis e movidos a energia renovável<sup>7</sup>. Também navios e balsas podem ser uma alternativa, se a sua fonte de energia é livre de carbono (vento, bateria elétrica, hidrogênio ou amônia).

## 3. Uma economia de distâncias curtas



O transporte de mercadorias é responsável por uma parcela significativa das emissões de carbono. Em vez de tentar triplicar o volume de transporte até 20508, precisamos reduzir a demanda por bens que venham de longe e desenvolver economias locais. O objetivo aqui é a proteção do clima,

não o protecionismo de estilo nacionalista. Isso pode e precisa acontecer junto com a manutenção de sociedades multiculturais e de mente aberta.

## 4. Permitir a mudança de hábitos e modos de vida



Devemos desafiar as normas sociais e do local de trabalho que incentivam viagens aéreas excessivas. Viagens de lazer geralmente podem ser na região ou em viagens mais lentas. As conferências online podem substituir muitas viagens de trabal-

ho. Devemos questionar o crescente hábito de viajar para regiões longínquas, viagens de fim de semana de avião e turismo de massa que prejudicam culturas e ecossistemas locais.

#### 5. Direito à terra e direitos humanos



A fim de impedir a desapropriação de terras em curso, a poluição, a destruição e o "ecocídio" causados pela indústria da aviação e atividades relacionadas, os direitos dos povos indígenas, comunidades locais, camponeses e mulheres em relação à

governança e posse de suas terras e territórios devem ser plenamente reconhecidos e respeitados. Isso também ajuda a garantir a soberania alimentar e a proteger os meios de subsistência, o trabalho, a cultura e os costumes dos povos. Ruídos persistentes, que ameaçam a saúde, provenientes de aeroportos próximos a comunidades, devem ser reduzidos.

# 6. Justiça Climática



Alcançar a Justiça
Climática é mais do que
um processo legal. Requer
que as sociedades priorizem uma "boa vida para
todos"<sup>10</sup> acima dos lucros
para poucos. Isso inclui
justiça entre todos – agora
e para as futuras gerações.
Implica também a luta
contra todas as formas de
discriminação com base

em gênero, origem, raça, classe, religião ou orientação sexual<sup>11</sup>. Isso significa que o Norte Global<sup>12</sup> e os ricos do mundo são responsáveis por uma parcela maior do esforço para combater a crise climática e mitigar as consequências, incluindo pagamentos financeiros por responsabilidade e reparação. Justiça Climática também significa que as pessoas do Sul Global têm o direito de resistir a políticas climáticas neocoloniais, como compensação de emissões, geoengenharia e biocombustíveis (ver etapas 11, 12, 13).

#### 1. Fortes compromissos políticos



Pour Para limitar o aquecimento global a 1,5°C e deixar os combustíveis fósseis no solo, não podemos confiar em promessas voluntárias. Precisamos de regras vinculantes e aplicáveis, bem como limites claramente definidos para as emissões de

gases do efeito estufa. É necessário que as emissões da aviação internacional façam parte dos esforços nacionais de redução de emissões dentro do processo da UNFCCC¹³ e que a captura corporativa contínua de políticas públicas seja encerrada. Em todos os níveis – local, nacional e regional – precisamos de metas obrigatórias, transparência e participação democrática significativa. Embora as metas globais sejam importantes, também são necessárias medidas e regulamentações regionais e locais mais rigorosas, como impostos sobre querosene, IVA¹⁴, impostos sobre passagens, tarifas para passageiros frequentes, padrões ambientais de aeronaves, limites no número de voos e moratórias aplicáveis sobre a infraestrutura aeroportuária, e outras formas de reduzir o uso de combustíveis fósseis..

# O que devemos evitar

#### 2. Novos aeroportos e expansão de aeroportos



Uma moratória na construção e expansão de aeroportos é necessária. Isso inclui empreendimentos comerciais e industriais centrados em aeroportos que atendem ao crescimento da aviação, incluindo as "aerotró-

polis"<sup>15</sup> (cidades aeroportuárias) e os projetos de Zona Econômica Especial. Comunidades que seriam isoladas sem acesso a viagens aéreas devem ser consideradas e formas ecológicas de conectá-las devem ser buscadas.

#### 3. Privilégios para a indústria da aviação



A aviação não deve mais receber uma vantagem especial sobre outros setores de transporte. Companhias aéreas, aeroportos e fabricantes de aeronaves recebem enormes subsídios e incentivos fiscais — a principal razão pela qual muitos voos são mais baratos. Poucos países tributam a querosene e raramente existem impostos sobre o valor agregado ou impostos sobre passageiros. Algumas áreas de preocupação incluem: resgates de companhias aéreas; subsídios para voos; dívida; fabricação e compra de aeronaves; créditos à exportação; e auxílios estatais para novas infraestruturas aeroportuárias, entre outros 16.

#### 4. Marketing da indústria de viagens aéreas



Incentivos sistêmicos para viagens aéreas devem terminar. Isso inclui anúncios relacionados a voos ou outros tipos de marketing das indústrias de viagens, companhias aéreas e aeronaves. Programas de Passageiro Frequente (PPF) devem terminar,

pois reforçam fortemente o voo como um símbolo de status<sup>17</sup>. Essas fortes ações têm precedentes. Algumas nações proibiram anúncios de cigarro há décadas, apesar da onipresença do fumo (e dos anúncios) e dos direitos percebidos pelos fumantes. Alguns países já proibiram os PPF em âmbito nacional<sup>18</sup>.

# 5. Compensação



A atual estratégia de mitigação que consiste em compensações de poluição é uma falsa solução impulsionada pela indústria aeronáutica e seus reguladores capturados<sup>19</sup>. As companhias aéreas e os aeroportos

confiam redondamente na premissa enganosa de que, em vez de reduzir as emissões, podem compensá-las comprando créditos de carbono – como projetos de reflorestamento ou barragens hidrelétricas que supostamente serviriam para gerar economia de emissões. Os aeroportos também tentam frequentemente legitimar a destruição dos ecossistemas, compensando a perda de biodiversidade. As compensações de carbono não produzem reduções reais de emissões²º e as perdas de biodiversidade não podem, na realidade, ser compensadas²¹. Projetos de compensação geralmente levam a conflitos locais ou grilagem de terras. Este é especialmente o caso de projetos baseados em terra ou florestas, como o REDD+²². O deslocamento é injusto e distrai a atenção da necessidade urgente de reduzir, e não de apenas mudar, a destruição.

# 12. Biocombustíveis



Substituir a querosene fóssil por biocombustível é outra falsa solução, e altamente destrutiva. Os biocombustíveis não podem ser fornecidos na grande escala que a indústria exigiria<sup>23</sup>. O uso substancial de biocombustíveis em aeronaves causaria (direta e indiretamente) um aumento maciço no desmatamento e na drenagem de turfa, causando assim grandes emissões de carbono. Também levaria a violações de terras e de direitos humanos, incluindo o despejo forçado e a perda de soberania alimentar<sup>24</sup>.

#### 13. A ilusão de soluções tecnológicas



Devemos evitar a atração da "lavagem verde" da indústria da aviação. Futuras melhorias técnicas para aeronaves e operações foram identificadas e devem continuar a ser pesquisadas, mas devemos reconhecer que estas são e serão insuficientes para superar os

problemas de emissões da aviação. Os ganhos de eficiência previstos no consumo de combustível são excedidos pelas taxas de crescimento histórico, atual e planejado de viagens aéreas e frete aéreo (um fenômeno conhecido como "efeito rebote"). As mudanças graduais na tecnologia da aviação são incertas e não entrarão em vigor até décadas a partir de agora. Dada a urgência das reduções de emissões, confiar em cenários questionáveis como a introdução de aviões elétricos em todo o setor é muito arriscado e desvia o foco dos cortes imediatos de emissões necessários<sup>25</sup>. Mesmo as futuras aeronaves movidas a eletrobombas seriam prejudiciais sem critérios de sustentabilidade fortes e uma redução no tráfego aéreo<sup>26</sup>. Para as próximas décadas, o tráfego aéreo descarbonizado ou "crescimento neutro de carbono" permanecerá, portanto, uma ilusão.

# Vamos à ação!

A STAY GROUNDED é uma crescente rede global de iniciativas, organizações e ativistas que trabalham juntos em todo o mundo para apresentar um sistema de transporte justo e ambientalmente saudável e para reduzir rapidamente as viagens aéreas. As atividades incluem: apoio às comunidades atingidas; campanha; pesquisa; análise de políticas e indústria; demonstrações e ação direta. Apelamos à solidariedade com as pessoas já afetadas pela mudança climática, com aqueles que lutam contra projetos aeroportuários, com aqueles que protegem os direitos das florestas e povos indígenas, com aqueles que promovem alternativas para aeronaves e com aqueles que trabalham para uma transição justa.

A crise climática não é simplesmente uma questão ambiental. É nossa responsabilidade social e precisa ser abordada unindo forças. Convidamos todos os interessados a se juntarem a nós e nos comprometemos com a implementação dessas 13 etapas necessárias.

Por favor, discuta esta posição com a sua organização e adicione o nome dela como signatária. Você também pode inscrevê-la como membro da rede e participar:

https://stay-grounded.org/position-paper/position-paper-por/