

Olhar em frente



Viriato Soromenho-Marques

30 Maio 2020 — 00:03

Um dos principais indicadores do caminho que a recuperação económica vai seguir, tanto em Portugal como na Europa, encontra-se no futuro da aviação civil. O título deste artigo recicla a infeliz gafe da diretora-geral da Saúde, numa recente conferência de imprensa, tentando justificar a orientação europeia que vai permitir que os aviões voltem a voar lotados, a partir de 1 de junho (anulando o limite de dois terços estipulado pelo Governo português numa portaria de 2 de maio). Não se começa bem. Na verdade, mesmo que os passageiros "olhassem em frente" durante toda a viagem, é difícil explicar esta exceção sanitária em relação a outros espaços fechados e outros meios de transporte, sem recorrer ao antigo estatuto de privilégio da aviação civil.

A aviação civil é um daqueles setores que mostram como também na economia de mercado há uns atores que são mais iguais do que outros. Na maioria dos países europeus (ao contrário do que ocorre nos EUA, na Austrália, no Japão e no Canadá), o combustível aéreo (querosene ou *jet fuel*) e os bilhetes são isentos de impostos (o nosso ISP e o IVA). A competição desleal é conseguida através da penalização de outros modos de transporte (por exemplo, a ferrovia como alternativa aos voos Lisboa-Porto), mas sobretudo através de uma imperdoável externalização do impacto ambiental e climático da aviação.

A aviação civil triplicou os passageiros entre 2004 e 2019, correspondendo a sua pegada a 12% das emissões globais de gases de efeito estufa do setor dos transportes. Mesmo aqui, estes números beneficiam da conveniente exclusão "política" dos óxidos de azoto (NOx) libertados a elevada altitude, que se fossem contabilizados fariam saltar o impacto real da aviação civil na emergência climática de 2% para 4% a 8% (4.º Relatório do IPCC).

Subscreva as newsletters **Diário de Notícias** e receba as informações em primeira mão.

A aviação civil está numa dupla rota de colisão com a possibilidade de um futuro humano viável na Terra. Não só contribui crescentemente para o caos climático do planeta, como também foi e será o principal veículo de transmissão das próximas pandemias, como a covid-19 tragicamente já o ilustrou. Por todo o mundo, os cidadãos estão a endividar-se, através dos Estados, para salvar as companhias aéreas. Se a União Europeia quiser provar que é séria a sua aposta num pacto ecológico, que inclui retirar os privilégios à aviação civil, então é inevitável que as ajudas de Estado impliquem nacionalizações, ou entradas substanciais no capital das companhias, com uma ativa determinação de estratégias que reduzam as frotas e internalizem os danos ambientais nos preços, também em harmonia com a política europeia de descarbonização da economia.

Se a salvação da humanidade fosse uma área de negócio rentável, então os últimos 40 anos de febre neoliberal já teriam resolvido o problema, em vez de nos terem conduzido ao abismo de um planeta que poderá tornar-se inabitável nas próximas décadas. Ajudar a TAP só fará sentido se o Estado - como proprietário único ou sócio dominante - despertar da inaceitável letargia dos últimos anos, olhando de frente o futuro, colocando o interesse público no coração da viabilização da empresa.

Professor universitário