Caminho para uma aviação sustentável depende da tecnologia e das lições aprendidas durante a pandemia, defende ZERO

14 de Março, 2022

Um estudo recente, coordenado pela Federação Europeia de Transportes e Ambiente (T&E), da qual é ZERO (Associação Sistema Terrestre Sustentável) é membro, mostra os caminhos credíveis para começar a reduzir as emissões da aviação antes de 2030 e eliminar o seu impacto climático até 2050.

Combater o “problema crónico” da aviação exige ações e medidas rápidas. Em comunicado, a ZERO afirma que “entre 2005 e 2019, o tráfego aéreo cresceu 67% e as emissões de dióxido de carbono (CO₂) aumentaram 24%. A menos que sejam tomadas medidas, as emissões da aviação deverão crescer mais 38% até 2050, mesmo com melhorias na eficiência das aeronaves”, alerta.

No entender da ZERO, o caminho para uma aviação sustentável na Europa é possível e tem como base o progresso tecnológico e, sobretudo, as lições aprendidas durante a pandemia. O caminho faz-se, assim, duas duas formas: em primeiro lugar, através do “fim da expansão dos aeroportos na Europa”, que impulsionou grande parte do crescimento das emissões; em segundo, através da “redução das viagens em trabalho para metade dos níveis pré-Covid-19 – somente esta redução nas viagens em trabalho fará reduzir as emissões em cerca de 32,6 milhões de toneladas de CO₂ até 2030, o equivalente a retirar 16 milhões de automóveis poluentes da estrada”.

Ainda assim, a redução no número de viagens não será suficiente para que haja uma aviação neutra para o clima até 2050. Como medidas, a ZERO defende a subida dos preços das licenças de emissão e o término das isenções fiscais na aviação, cabendo à Europa e aos Estados-Membros tal desígnio: “As políticas públicas para a aviação devem assim retificar as vantagens injustas que a aviação tem, nomeadamente a isenção da tributação fiscal sobre os combustíveis fósseis e bilhetes de avião e a não inclusão de todas as emissões da aviação no mercado de carbono da União Europeia (UE)”.

A esta medida soma-se a importância de existir políticas para fazer a transição de combustíveis fósseis poluentes para combustíveis sustentáveis na aviação: “O mais promissor entre estes combustíveis é o querosene sintético, produzido a partir de hidrogénio verde e de CO₂ capturado a partir do ar. Mas os níveis de produção de querosene sintético são ainda demasiado baixos e os custos são atualmente demasiado elevados, algo que os reguladores da UE podem resolver através de políticas públicas apropriadas”, defende a ZERO.

Para a Associação, o papel de novas tecnologias na aviação, incluindo aviões elétricos e a hidrogénio, será fundamental. Contudo: “Desbloquear o potencial destas tecnologias exige forçar a indústria aeronáutica a vender e operar

aviões com emissões zero até ao final desta década”.

O problema da aviação sobre o clima implica ainda resolver o “problema climático não-CO2: estes efeitos têm que ver com o facto de os aviões cruzarem e emitirem no topo da troposfera, formando rastros (contrails), que têm frequentemente um impacto ainda maior no aquecimento do planeta que os efeitos CO2”. A este nível, a ZERO recomenda, ao nível da aviação, duas alterações com benefícios imediatos: o “uso de combustíveis fósseis mais limpos e com menos partículas suscetíveis da criação de rastros” e “rotas dos voos mais otimizadas para evitar condições atmosféricas que criam contrails de aquecimento climático”.

Em suma: “Viajar menos de avião, especialmente em trabalho, é a forma mais eficaz de reduzir as emissões nesta década. Complementarmente, os reguladores devem adotar imediatamente políticas públicas de mitigação das emissões. O futuro só é limpo se não deixarmos que se suje”, remata.