



Discurso IATA para Audiência Pública sobre o PL 528/20 na Comissão de Infra-estrutura do Senado Federal

Marcelo Pedroso – Diretor de relações Externas Brasil

Exmo. Sr. Senador Veneziano Vital do Rego, relator do Projeto de Lei nº 528, de 2020, senhoras senadores, senhores senadores, demais convidados que compõem essa mesa.

Gostaria de agradecer em nome da IATA a oportunidade dessa participação na Audiência Pública, para destacar alguns pontos que consideramos relevantes no debate sobre a transição energética do setor aéreo, essencial para o desenvolvimento do transporte aéreo nos próximos 25 anos.

Em 2021, a indústria da aviação tomou a importante decisão de se comprometer a atingir emissões líquidas zero de dióxido de carbono (CO₂) até 2050. Na 41ª Assembleia da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em outubro de 2022, os Estados-Membros adotaram o Objetivo Aspiracional de Longo Prazo (LTAG) para a aviação internacional de emissões líquidas zero de carbono até 2050. Os governos e a indústria da aviação tomaram estas medidas para garantir que a aviação internacional continue a desenvolver-se de forma sustentável, reconhecendo o papel vital que desempenha no desenvolvimento econômico e social global.

Não se trata de um compromisso trivial, já que esse objetivo conjunto estabelecido por governos e a indústria da aviação depende de aspectos sobre os quais as companhias aéreas têm pouco controle, dependendo de um conjunto de iniciativas para lograr êxito. As companhias aéreas não produzem seu próprio combustível e várias partes possuem ou operam a cadeia de suprimentos. As companhias aéreas não constroem aeronaves, mas as compram de fabricantes de equipamentos originais (OEM) ou as alugam de arrendadores. Os aeroportos têm modelos de propriedade e operação variados. A Gestão do Tráfego Aéreo (ATM) está sob a responsabilidade do governo que designa os seus prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP). As empresas de groundhandling (operadores de serviços de solo) podem ou não ser propriedade de companhias aéreas. Todos os participantes de uma complexa cadeia que, em conjunto, permite que as pessoas e os produtos circulem livremente na nossa economia global e que devem estar unidos na busca por essa meta de emissões líquidas zero e igualmente chamados a cumprir as suas obrigações para realizar esta



transformação histórica da aviação civil internacional. As opções da aviação para mitigar seu impacto climático são limitadas por três variáveis principais:

- As aeronaves têm uma longa vida útil. As aeronaves permanecem em serviço por 20 a 30 anos e, portanto, o processo de renovação da frota se estende por décadas.
- As aeronaves têm longos tempos de desenvolvimento. Devido aos rigorosos requisitos de certificação e padrões de segurança necessários, o desenvolvimento de aeronaves incorporando a mais recente tecnologia e os tempos de certificação associados podem levar até 10 anos, exigindo tempo para a implementação dos avanços tecnológicos.
- As aeronaves exigem grande quantidade de energia. Elas transportam passageiros e mercadorias mais rapidamente do que qualquer outro tipo de transporte. Mover passageiros a quase 1.000 km/h e elevá-los 10+ km acima do solo requer uma quantidade considerável de energia. Muito poucas soluções de armazenamento de energia podem fornecer a relação energia/peso como os combustíveis fósseis conseguem ainda hoje.

Estes limitadores fazem da aviação um dos setores mais difíceis de descarbonizar, dado que a utilização de fontes inovadoras como energia elétrica e hidrogênio ainda não são viáveis em operações de médio e longo curso e com grande número de passageiros. Mas hoje já contamos com um elemento que não exige mudanças tecnológicas nas estruturas de aeronaves existentes, e que reduz até 80% das emissões durante seu ciclo de vida que é o SAF – Combustível de Aviação Sustentável em seu acrônimo em inglês.

Segundo os dados da IATA, serão necessários cerca de 450 bilhões de litros anuais até 2050 para garantir o cumprimento da meta, o que significa dizer que o SAF contribuirá com 60% de todos os esforços do setor para alcançar sua descarbonização. É desafiador partir dos atuais 450 milhões de litros, como os produzidos em 2023 e mirar uma meta tão ousada.

Mas seguimos confiantes de que com apoio governamental, medidas de estímulo, incentivos tributários e linhas de crédito tanto à produtores como à consumidores, será possível chegar a uma transição energética bem sucedida.

Segundo o estudo “Opções para descarbonizar a aviação na América Latina de forma sustentável” desenvolvido pelo Massachusetts Institute of Technology (MIT) Joint Program on Global Change e financiado pela LATAM e pela Airbus, os países da região,



devido à sua vantagem competitiva na produção de cultivos que podem ser utilizados como matérias primas, podem ter um papel importante na produção de SAF para suas necessidades nacionais e para o mercado mundial. No Brasil, os cultivos bioenergéticos oferecem vantagens em comparação com outras regiões do mundo. Porém, a tecnologia requerida ainda está imatura. Ou seja, a América Latina tem uma vantagem competitiva potencial para a produção de SAF; porém, o custo estimado de produção é maior do que o custo do combustível convencional para aviões.

Para isso, será chave equilibrar o impacto que as medidas de descarbonização possam ter sobre o tráfego de passageiros e a conectividade. Sem um quadro político adequado e incentivos para impulsionar tanto a oferta quanto a demanda, é provável que os requerimentos de SAF aumentem substancialmente o custo do transporte aéreo. Serão requeridos mecanismos de política pública por parte dos governos para criar as condições habilitantes de maneira que o SAF seja comercialmente viável na região.

O Brasil é um país de grande potencial e experiência na produção de combustíveis sustentáveis, vocacionando o país a ser um produtor relevante de SAF em nível mundial a partir da exploração de óleos vegetais, gorduras animais, álcool, além de novas tecnologias como power to liquid, ainda em desenvolvimento. Segundo a Rountable on Sustainable Biomaterials – RSB, o Brasil tem potencial de desenvolvimento de algo como 9 bilhões de litros anuais, utilizando os mais variados tipos de materias primas disponíveis, volume esse que corresponde ao total de combustíveis consumidos pela aviação no país.

Nesse contexto, a aprovação de uma política pública, como a que ora se discute nesse Senado Federal é estratégico para estabelecer segurança jurídica aos produtores, previsibilidade de regras para as empresas aéreas e projetar um mercado futuro que seja capaz de viabilizar o fornecimento do produto e permitir que as empresas aéreas possam construir sua transição energética de maneira sólida e consistente. Da mesma forma, é fundamental o apoio com incentivos financeiros que permitirão que as companhias aéreas continuem oferecendo acesso a todos os níveis da sociedade a um preço justo de passagem.

Mesmo o projeto sendo voltado a atender ao mercado doméstico, seu impulso pode beneficiar também ao internacional, visto que havendo SAF disponível para abastecimento, aéreas internacionais em voos para o Brasil, podem utilizá-lo também para abater suas obrigações no âmbito do CORSIA, o programa da ICAO para a aviação internacional, que também permite o uso de SAF no abatimento de emissões.



O projeto é fruto de ampla discussão social, conduzida de maneira competente pela equipe do MME, que permitiu chegar ao projeto possível envolvendo as várias partes interessadas, com contribuições inclusive empresas aéreas e dessa forma, conta com nosso apoio. Não sem registrar que igualmente entendemos que poderia ser ainda aprimorado com pequenos ajustes. Há lacunas operacionais que serão preenchidas em futura regulação da ANAC. O projeto se refere à gases de efeito estufa, enquanto o foco central dos compromissos são as reduções de emissões de CO2 e o dispositivo de reciprocidade adotado, nos parece desnecessário e inócuo.

Nenhum desses pontos, no entanto, deixa de sublimar o avanço que, da forma como posto, o texto representa para a política de transição energética na aviação para o Brasil e faz o país sair na frente desse corrida, quando comparado com outros países latino americanos. Representa ainda um passo importante na produção de um marco regulatório consistente que trará benefícios inequívocos ao país.

Nesse sentido, o que nos cabe nesse momento é congratular o congresso nacional brasileiro pelas discussões e instar seus parlamentares a dar esse passo importante aprovando a proposta e permitindo que a lei se torne realidade.

Muito obrigado!