



## RenovaBio e o Setor Aéreo

Criada no final de 2017 pela Lei Federal nº 13.576 e regulamentada parcialmente pelo Decreto Federal 9.308/2018, a Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio) representa o primeiro esforço concreto do Brasil para cumprir as metas internacionais de controle de emissões assumidas pelo país, estabelecidas pelo Acordo de Paris, visando sua transição à economia de baixo carbono.

Em relação aos impactos e metas de redução de emissões associadas ao Transporte Aéreo e às atividades da Aviação Civil Internacional, coube à OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) a responsabilidade de liderar as discussões internacionais sobre o tema das Mudanças Climáticas. Neste sentido, foram estabelecidos alguns programas, destacando-se, entre eles, o CORSIA (*Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation*), que assim como o RenovaBio, estabelece um Sistema de créditos de carbono, para compensar as emissões relacionadas ao transporte aéreo.

A estratégia da OACI para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> e alcançar crescimento neutro (*Carbon Neutral growth*) considera 4 pilares estratégicos, sendo o biocombustível um deste pilares. Os demais são: desenvolvimento tecnológico, melhorias operacionais e MBM (*Market-Based Measures*). O trabalho em conjunto, nestes 4 pilares, resultarão na neutralização de emissões da indústria de aviação a partir de 2020.

Desta maneira, cabe ressaltar e exaltar a iniciativa do Governo brasileiro em estabelecer um ambicioso programa que permite aos distribuidores de combustíveis neutralizar emissões de gases de efeito estufa ("GEE"), provindos da queima de combustíveis fósseis, cujo resultados finais refletir-se-ão nas metas internacionais assumidas pelo Brasil no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.



Entretanto, a limitada infraestrutura disponível no país, para combustíveis de aviação, torna necessária uma profunda avaliação técnica, seguida de intensa discussão envolvendo todos os atores que atuam no setor, antes da implementação operacional do bioquerosene.

Além disto, não há espaço para incremento de custos operacionais das empresas aéreas, especialmente nos custos relacionados ao preço de combustíveis, que representam, em média, um terço de todo o custo operacional de uma companhia aérea.

Não se discute a importância das ações que estão em andamento para a redução do impacto da aviação na mudança do clima e a ALTA apoia incondicionalmente a adoção de políticas de longo prazo que apresentem segurança regulatória e previsibilidade.

Assim, avaliando a nova Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) e seus possíveis impactos no setor aéreo, a ALTA considera que:

1- A produção de bioquerosene deve ser sustentável (no momento não há produção local) e sua utilização não pode resultar em incremento dos custos, dada a importância relativa que o combustível tem na planilha de custos das companhias aéreas, em média 25% a 30%. Assim, o custo de utilização tem que ser atrativo em comparação com a compensação por créditos de carbono. Além disto, qualquer infraestrutura requerida para iniciar o projeto deve ser submetida a consulta dos usuários e das companhias aéreas, para que se possa avaliar os reais custos de utilização.

2- É fundamental que as iniciativas brasileiras estejam aderentes às iniciativas internacionais, anteriormente assumidas pela indústria brasileira. Considerando que aeronaves estrangeiras abastecerão no Brasil e aeronaves brasileiras levarão produto para o exterior, precisamos respeitar as regras internacionais. Assim, além do CORSIA, devemos aguardar que as iniciativas da ALTA/IATA (*International Air Transport Association*) e da OACI sejam consideradas na implementação da política nacional evitando assim que qualquer regulamentação para o setor possa resultar em aumento desnecessário de custos.



3- Finalmente, ainda não há um estudo definitivo sobre o tamanho do impacto apresentado pelo RenovaBio no preço dos produtos de aviação. Sem este tipo de análise, não há como avaliar o impacto regulatório desta iniciativa.

Cabe salientar que a indústria proativamente já vem trabalhando, a mais de uma década, em mecanismos de redução das emissões. Um trabalho conjunto com os fabricantes de aeronaves e fabricantes de motores, permitiu que a indústria reduzisse suas emissões em mais de 50% nos últimos anos. Considerando que o Brasil tem uma das frotas mais modernas do mundo, o investimento realizado pela indústria, em aeronaves que incluem estes avanços tecnológicos, já está ativamente contribuindo para esta nobre causa.

A ALTA, com toda a sua equipe, está à disposição do Governo Brasileiro para apoiar qualquer iniciativa que promova a adequação do CORSIA aos parâmetros brasileiros, além da implementação de um bioquerosene sustentável e economicamente viável na cadeia de produção brasileira, reduzindo assim as emissões geradas pelo setor.

Atenciosamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luis Felipe de Oliveira", is written over the typed name and title.

Luis Felipe de Oliveira  
Diretor Executivo