

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 5.109, DE 2013

Altera o Código Brasileiro de Aeronáutica, com o objetivo de estimular a utilização de biocombustíveis e reduzir os custos da aviação brasileira.

Autora: Deputada SANDRA ROSADO

Relator: Deputado DR. UBIALI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.109/13, de autoria da nobre Deputada Sandra Rosado, altera o Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19/12/86 –, com o objetivo de estimular a utilização de biocombustíveis e reduzir os custos da aviação brasileira. O art. 2º da proposição em tela acrescenta §§ 4º a 6º ao art. 67 desta Lei, preconizando que aeronaves com matrícula brasileira poderão ter seus motores convertidos para uso de biocombustíveis, em oficinas credenciadas pela autoridade aeronáutica e atendidos os padrões e procedimentos regulamentares, desde que referidas aeronaves não sejam exportadas nem operadas fora do território nacional. Por seu turno, o art. 3º do projeto em pauta altera o *caput* do art. 68 da mesma Lei, incluindo a conversão de motores para uso de biocombustíveis dentre os elementos que receberão certificado de homologação emitido pela autoridade aeronáutica, desde que satisfeitos os requisitos e as exigências dos Regulamentos. Por fim, o art. 4º prevê um prazo de 180 dias, contados da data de publicação da Lei, para sua entrada em vigor.

Na justificação do projeto, a ilustre Autora argumenta que sua iniciativa busca estimular a utilização de biocombustíveis, como o etanol,

64AB222957

64AB222957

na aviação nacional, especialmente para fins agrícolas. Segundo a insigne Parlamentar, a alta dos preços do petróleo nos últimos anos tem elevado os custos das operações com aeronaves agrícolas, tornando-as inviáveis em muitos casos. Assim, em sua opinião, a implementação do projeto sob exame reduziria os custos operacionais da aviação agrícola, ao mesmo tempo em que permitiria diminuir a emissão dos gases de efeito estufa.

O Projeto de Lei nº 5.109/13 foi distribuído em 27/03/13, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a matéria ao nosso Colegiado em 03/04/13, recebemos, em 18/04/13, a honrosa missão de relatá-la. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental para tanto destinado, em 09/05/13.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Bioaeronáutica, um dos mais importantes e menos conhecidos conjuntos de aplicações da aviação, é empregada em atividades diversas, tais como agricultura, silvicultura, pecuária, piscicultura, saúde pública e modificações do tempo. A aviação agrícola, em particular, é utilizada para inspeções, mapeamentos, sensoriamento remoto, previsão de safra, adubação, semeadura de pastagens e coberturas, aplicação de defensivos, maturação, desfolhamento, reflorestamento, peixamento e cultivo químico, dentre outras operações.

Existem atualmente no País cerca de 1.500 aviões agrícolas em operação, 350 empresas especializadas e 120 agricultores proprietários. O fortalecimento do setor observado nos últimos anos tem acompanhado a expansão da área plantada das culturas que mais dependem

64AB222957

64AB222957

da aviação agrícola – algodão, arroz, banana, cana de açúcar, laranja, milho e soja –, que passou de 37,1 milhões de hectares em 2001 para 54,0 milhões de hectares em 2011. Têm-se perspectivas concretas de considerável ampliação do mercado de aviação agrícola no Brasil no futuro próximo, prevendo-se que a frota atinja 2.700 aeronaves no ano de 2020.

O impacto ecológico decorrente da utilização crescente da aviação agrícola insere-se no quadro mais amplo do efeito do setor aeronáutico como um todo sobre o meio ambiente. Neste sentido, estima-se que a aviação em geral contribua com 2% das emissões totais de gases de efeito estufa no planeta. Como parte do engajamento do setor contra as mudanças climáticas e o aquecimento global, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estipulou a meta de redução pela metade das emissões de CO₂ provenientes da aviação em 2050, em comparação com 2005. Com este objetivo, a indústria aeronáutica tem se dedicado a aumentar a eficiência operacional das aeronaves, por meio do desenvolvimento de motores mais modernos e eficientes e da utilização de estruturas e ligas metálicas mais leves.

Esses esforços não serão, por si sós, suficientes, razão pela qual tem-se buscado avançar também no desenvolvimento de bioquerosenes de aviação, dado que, a depender da matéria-prima utilizada e do processo de produção empregado, eles emitem menos gases de efeito estufa do que os combustíveis fósseis tradicionais. Neste caso, a meta a alcançar é a produção a partir de qualquer biomassa, em escala comercial e a custo competitivo, de modo a permitir sua mistura ao querosene de aviação convencional na proporção de até 50%, sem a necessidade de alterações nos motores e nas turbinas das aeronaves em operação.

Como parte dessa linha de pesquisa, já se registraram em todo o mundo mais de 300 experiências com a utilização de bioquerosenes. Já se chegou, inclusive, à certificação de alguns desses combustíveis para emprego em voos comerciais. Destaca-se, por exemplo, a iniciativa da empresa aérea alemã Lufthansa, que operou sua linha regular entre Berlim e Frankfurt, durante seis meses, com uma mistura, em partes iguais, de querosene de aviação e bioquerosene feito de pinhão-mansão. Após mais de mil voos bem-sucedidos, porém, essa alternativa foi abandonada por falta de matéria-prima disponível em quantidade suficiente no mercado. Citam-se, ainda, as experiências das empresas brasileiras Gol, com bioquerosene

64AB222957

64AB222957

produzido por algas, e Azul, com bioquerosene produzido por leveduras que convertem açúcar de cana em farneseno.

Em princípio, quase todas as matérias-primas agrícolas e resíduos podem ser empregados para a produção de bioquerosenes aeronáuticos sustentáveis. Não há grandes óbices técnicos a ser superados. As exigências críticas atualmente existentes dizem respeito a custo de produção, potencial de redução de gases de efeito estufa e disponibilidade de oferta de matéria-prima.

Cabe ressaltar que o Brasil tem todas as condições de assumir uma posição de liderança na produção de biocombustíveis para aviação, em processo análogo àquele que levou o País a se tornar um dos primeiros a ter sua frota de veículos automotivos abastecida e movida a biocombustível. Este é um aspecto de enorme importância econômica. De fato, estima-se o consumo mundial de querosene de aviação em cerca de 250 bilhões de litros por ano. Dadas nossas condições naturais e nossa experiência na produção de etanol e biodiesel, não há dúvidas de que estaríamos notavelmente bem preparados para atender a parte expressiva da futura demanda por bioquerosene de aviação.

Para isso, no entanto, o País terá de superar obstáculos de natureza científica, tecnológica, de produção agrícola e de políticas públicas, exigindo a articulação de empresas do setor aeronáutico e de biotecnologia com instituições de pesquisa, governo e integrantes da cadeia de produção de biocombustíveis. Só assim conseguiremos vencer o inexplicável paradoxo de as matérias-primas que estão sendo utilizadas para a produção de bioquerosene de aviação não serem originárias do Brasil, que é referência em biocombustíveis. Afinal, contamos com diversos compostos, provenientes de oleaginosas, de fibras e de resíduos, que se mostram promissoras para a produção de bioquerosene. Por seu turno, a Embrapa realiza pesquisas para domesticação do pinhão-manso e está estudando o babaçu, cujo óleo é composto por ácidos com cadeias de carbono ideais para o desenvolvimento de um biocombustível para aviação.

Acreditamos, portanto, que a iniciativa legislativa sob exame poderá estimular o pleno desenvolvimento e a produção de bioquerosene de aviação em ritmo industrial no Brasil. De fato, a permissão para que aeronaves com matrícula brasileira tenham seus motores convertidos

64AB222957

64AB222957

para uso de biocombustíveis e a inclusão dessa conversão de motores dentre os elementos que receberão certificado de homologação emitido pela autoridade aeronáutica, medidas preconizadas pela proposição em tela, contribuirão para o aumento da demanda por biocombustíveis de aviação. É razoável esperar, assim, que se acelere a obtenção da escala de produção necessária para tornar tais combustíveis economicamente competitivos. Em consequência, essa nova indústria favorecerá a inovação tecnológica e a geração de emprego e renda em nosso país. Lograr-se-iam, ademais, a redução dos custos da aviação agrícola e menores níveis de emissão de gases de efeito estufa, com evidentes benefícios econômicos e ambientais.

Por todos estes motivos, votamos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 5.109, de 2013.**

É o voto, salvo melhor juízo.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DR. UBIALI
Relator

64AB222957
64AB222957