

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES Nº DE 2020
(Da Sra. Jaqueline Cassol)

Requer que sejam prestadas informações por parte do Senhor Ministro de Minas e Energia, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Júnior, no que diz respeito ao tipo de querosene de aviação utilizado no Brasil.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os art. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro que, ouvida a Mesa, sejam prestadas informações completas por parte do Ministro de Minas e Energia, Senhor Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Júnior, sobre o tipo de combustível de aviação usado no Brasil, o Jet A1, e se o governo consideraria a adoção de outro tipo de combustível que redunde redução dos custos operacionais para a aviação, resguardados os altos padrões de segurança aérea alcançados pelo país.

JUSTIFICATIVA

O querosene de aviação, também conhecido como Jet-A1 ou QAV, é um derivado de petróleo obtido por processos de refino, como o fracionamento por destilação atmosférica, contendo cadeias de 11 a 12 carbonos e utilizado em motores movidos a turbina.

Devido ao número reduzido de fabricantes de aeronaves e turbinas e às condições similares de utilização, a qualidade deste produto é sistematicamente discutida internacionalmente. Ao longo do tempo, novos parâmetros vêm sendo exigidos para os querosenes de aviação, de modo a adequá-los à evolução dos motores. A padronização mundial destas especificações é interessante para todos os países consumidores, de forma a garantir a segurança e facilitar as negociações de mercado.



Há diversos tipos de querosene de aviação comercializados no mundo, cujas diferenças se dão principalmente com relação ao ponto de congelamento e ao ponto de fulgor.

Tecnicamente a única diferença entre os dois tipos de combustíveis utilizados na aviação, Jet A1 e Jet A, é ponto de congelamento, sendo que o primeiro só congela a -47° C, devendo, portanto, ser utilizado em rotas transpolares, enquanto que o Jet A tem seu ponto de congelamento em -40° C, perfeitamente adequado para utilização no Brasil.

Com o desenvolvimento tecnológico e os avanços na arquitetura do motores dos aviões, esses equipamentos dispõem de recursos de segurança, inclusive para situação de exposição a temperaturas baixas, que permitem ao piloto a adoção de manobras para o aquecimento combustível nos tanques, o que amplia a segurança mesmo em situações imprevistas.

Considerando que o maior produtor do Jet A é os Estados Unidos, o maior mercado de aviação do mundo, a possibilidade de adoção desses outro tipo de combustível no Brasil traria alguns benefícios ao mercado local, dentre os quais:

- Proximidade da origem da produção;
- Controle da oferta e demanda, considerando a disponibilidade de produto na costa do Golfo dos EUA;
- Menor custo de comercialização para o Jet A;
- Flexibilidade: o Jet A1 pode ser homologado ao Jet A;
- Maior eficiência para importações;
- Facilidade de acesso ao produto para os operadores brasileiros;
- Redução de custos, uma vez que o Jet A é mais barato que o Jet A1 (diferença de 0.3 centavos de USD por galão Americano (cag), considerando um volume anual no Brasil de 2.0 bilhões de galões teríamos uma economia anual de USD 5.4 milhões)

Dessa forma e diante do exposto neste Requerimento de Informações, solicito do Senhor Ministro de Minas e Energia, dados sobre o tipo de combustível utilizado no Brasil, o Jet A1, assim como a possibilidade de adoção de outra espécie de combustível capaz de reduzir os custos operacionais para aviação no país.

Sala das Sessões, de de 2020.

Jaqueline Cassol
Deputada Federal - PP/RO



Documento eletrônico assinado por Jaqueline Cassol (PP/RO), através do ponto SDR_56047, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.