



Esquema de Redução de Emissões da
Aviação Civil Internacional (Corsia/Icao):

**A OPINIÃO DOS CONSUMIDORES SOBRE O
PAPEL DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL PARA
O COMBATE AS MUDANÇAS CLIMÁTICAS**



CONTEXTO

Em outubro de 2013 a ICAO, agência das Nações Unidas responsável pela regulação do setor da aviação civil internacional, estabeleceu o primeiro acordo setorial global de reduções de emissões. O objetivo do acordo é de limitar as emissões do setor a partir de 2021, aos níveis de 2020, almejando um “crescimento carbono neutro a partir de 2020”. Esse compromisso setorial é particularmente relevante porque as emissões da aviação internacional não são contempladas pelo Acordo de Paris ou pelas Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) estabelecidas pelos países signatários da Convenção do Clima.

Como parte do processo de regulamentação do acordo, em 2016 a ICAO lançou o “Esquema de Redução e Compensação de Emissões da Aviação Internacional” (em inglês, CORSIA). O CORSIA se configura como o primeiro mecanismo global de mercado voltado à compensação de emissões setoriais. O mecanismo de mercado é apenas uma das medidas definidas pela ICAO para viabilizar o atingimento de suas metas de redução, sendo complementado por uma cesta de medidas de mitigação (Figura 1).

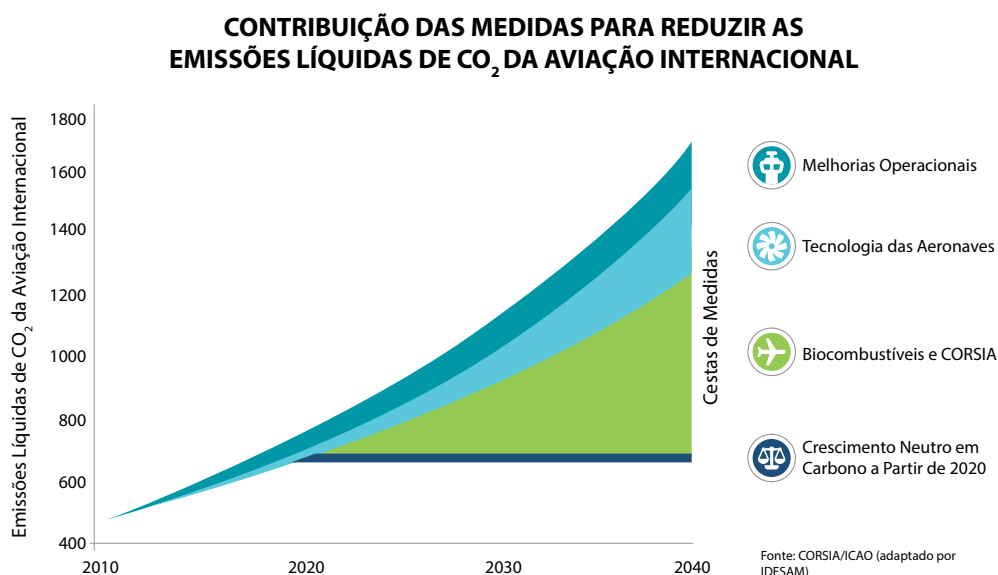


Figura 1. “Cesta de medidas de mitigação” adotadas para o cumprimento das metas de redução de emissões da aviação internacional.

As metas do CORSIA serão implementadas em três fases. As duas primeiras fases entre 2021 e 2026 serão por adesão voluntária e a partir de 2027 se tornam obrigatórias para todos os países da ICAO, com poucas exceções a países menores e com baixa representatividade no setor. Até a data de Julho de 2018, 72 países haviam se comprometido a participar voluntariamente do CORSIA desde sua fase piloto (a partir de 2021), o que representa 70% das atividades relacionadas à aviação internacional. **O Brasil ainda não aderiu ao acordo e se comprometeu a participar apenas na fase obrigatória, a partir de 2027.**

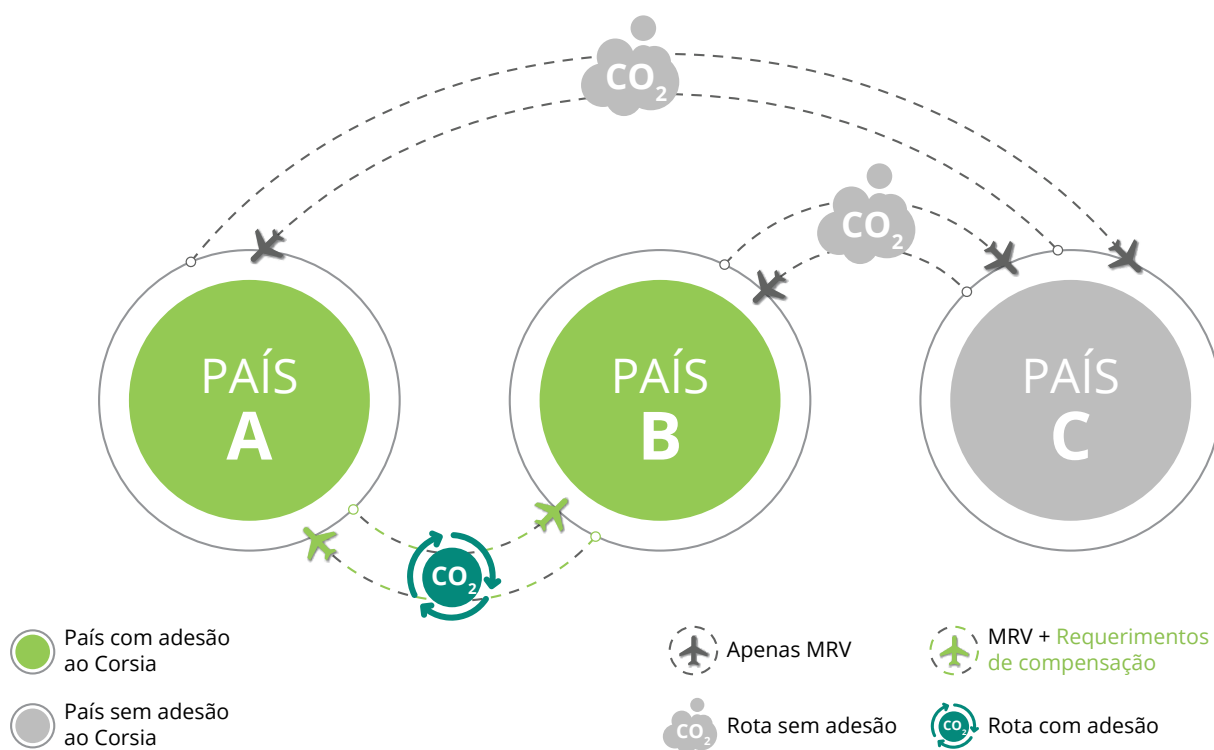


Figura 2. Abordagem baseada em rotas.

POR QUE O BRASIL DEVE ADERIR AO CORSIA?

1. Quanto mais Países aderirem ao CORSIA desde as fases voluntárias iniciais, maior será a abrangência e cobertura das emissões, aumentando a eficiência e a integridade ambiental do esquema.
2. De acordo com as regras do mecanismo, a obrigação de redução e compensação de emissões de voos entre dois países, em qualquer um dos períodos, se aplica apenas se ambos os países, de origem e destino do voo, aderirem ao acordo.
3. Ou seja, caso o Brasil fique de fora das fases voluntárias, todas as companhias aéreas de qualquer outro país ficam desobrigadas de compensar suas emissões ao viajarem para o Brasil entre 2021 e 2026.
4. Quanto maior for a abrangência do mecanismo, maior será o volume de reduções de emissões que deverá ser reduzido ou compensado, aumentando as oportunidades de investimentos em iniciativas que gerem reduções de emissões, especialmente em países em desenvolvimento.

Em Agosto de 2018, o IDESAM em parceria com Instituto Centro de Vida (ICV), Biofilica, BVRio, Fundação Amazonas Sustentável (FAS) e Imazon, com apoio do Instituto Clima e Sociedade (ICS) e EDF, lançaram o estudo **“Esquema de Redução de Emissões da Aviação Civil Internacional (CORSIA/ICAO): Desafios e Oportunidades para o Brasil”**. O estudo apontou mensagens relevantes sobre os impactos da ausência do Brasil durante o período voluntário do acordo, que vai de 2021-2026. As principais conclusões do estudo, foram:

1. Quem mais se beneficia com a ausência do Brasil nas fases voluntárias do CORSIA são as companhias aéreas estrangeiras, que representam cerca de 80% do aumento das emissões esperadas para o período 2021-2026.
2. O Brasil estaria, desta forma, atraindo maior concorrência para o mercado da aviação internacional no Brasil, ao invés de proteger as Companhias nacionais.
3. Se o Brasil aderir às fases voluntárias do CORSIA (2021-2026), serão geradas reduções de emissões da ordem de 8,5 MtCO₂, das quais 2 MtCO₂ (24% do total) seriam reduzidas por companhias aéreas brasileiras e 6,5 MtCO₂ (76% do total) por companhias aéreas internacionais.
4. Entre 2021-2026, o potencial investimento das Companhias aéreas nacionais em iniciativas que reduzam emissões no Brasil será de U\$ 25 milhões. Já pelas Companhias aéreas internacionais, o potencial atinge U\$ 80 milhões, no mesmo período.
5. O custo médio anual para cumprimento das metas de compensação de emissões das companhias aéreas brasileiras representa 0,04% do custo total operacional registrado por essas empresas em 2016.
6. Companhias estrangeiras ficariam obrigadas a compensar as emissões das rotas com origem ou destino no Brasil, ampliando a contribuição para o clima.
7. O Brasil poderia aproveitar as oportunidades de investimentos geradas pelo mecanismo do CORSIA para promover uma das estratégias mais eficientes para reduzir emissões no Brasil: A redução do desmatamento na Amazônia.

O Estudo foi lançado em Agosto de 2018 em um evento realizado na Fundação Getúlio Vargas (FGV), com presença de representantes das empresas GOL Linhas Aéreas, Azul Linhas Aéreas, Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), Ministério dos Transportes, Ministério das Relações Exteriores, Ministério do Meio Ambiente, Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas (FBMC), Observatório do Clima (OC), entre outras empresas e representações.

PESQUISA DE OPINIÃO PÚBLICA: QUAL A PERCEPÇÃO DOS CONSUMIDORES?

Aproveitando as principais questões e desafios apresentados pelas empresas aéreas e governo federal para o engajamento do Brasil no CORSIA desde as fases voluntárias iniciais, em Abril de 2019, o IDESAM, em parceria com o ICV, a Biofilica e a empresa especializada Ideia Big Data, desenvolveram uma pesquisa de opinião junto a 800 consumidores (passageiros de voos internacionais) nos principais aeroportos brasileiros, buscando traçar os hábitos de consumo, opiniões e percepções do público-alvo sobre o papel da aviação civil internacional frente as mudanças climáticas.

A pesquisa levantou dados bastante relevantes, como:

75%

dos entrevistados avaliaram que voar com uma companhia aérea que se preocupa com a redução de carbono é importante (principalmente entre o público de classe B e C).

70%

acredita que companhias aéreas que se comprometem a reduzir ou compensar as emissões de carbono terão maior preferência dos clientes. As mulheres tendam a concordar mais com a afirmação (75%) se comparado com os homens (65%).

- Em geral, os jovens demonstram maior preocupação com as emissões de carbono emitidas pelas companhias aéreas durante voos internacionais.

Um ponto bastante importante levantado pelas empresas aéreas brasileiras foi referente ao custo para que o Brasil (e as empresas aéreas) se comprometam com o acordo internacional de redução de emissões desde a fase inicial, em 2021. Para contribuir e aprofundar esse debate, a pesquisa de opinião pública buscou avaliar a disponibilidade a pagar dos consumidores (passageiros), de uma taxa adicional sobre a tarifa do seu bilhete aéreo em voos internacionais, que seria revertido a redução e/ou compensação das emissões do seu voo.

Neste ponto, 68% dos entrevistados demonstraram disposição a pagar de R\$ 5 a R\$ 8 reais em cada bilhete aéreo se soubessem que o valor seria revertido para redução ou compensação das emissões de carbono de seu voo. A disposição é maior entre as mulheres (70%) do que entre os homens (63%). Além disso, os mais jovens se revelam mais dispostos a realizar o pagamento da taxa adicional caso revertida para a causa.

Sobre a aplicação destes recursos entre diferentes opções de mitigação:

57%

dos entrevistados avaliam que a melhor estratégia a ser adotada em voos internacionais para redução de emissões seria o uso de biocombustíveis ou melhorias tecnológicas nas aeronaves.

39%

avaliam que os recursos seriam melhor aplicados se direcionados para a conservação das florestas e da biodiversidade (através do apoio a programas de reflorestamento e conservação florestal).

OPORTUNIDADES PARA O BRASIL

Conforme apresentado, o engajamento do Brasil no CORSIA/ICAO, poderia gerar diversas oportunidades para o Brasil e para as empresas aéreas, como:

- A vinculação das empresas aéreas a ações de redução e compensação de emissões atrairia uma nova frente de consumidores preocupados com a temática das mudanças climáticas, gerando maior fidelização dos clientes e valorização da marca das empresas em um ambiente de concorrência internacional;
- A maior parte dos passageiros estaria disposta a pagar uma taxa adicional para redução e/ou compensação das emissões do seu voo, de forma a não onerar exclusivamente as empresas no desenvolvimento de ações e estratégias de mitigação das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE);
- A participação do Brasil no CORSIA desde as fases iniciais poderia alavancar investimentos de mais de US\$ 100 milhões de dólares (entre empresas brasileiras e internacionais que operam voos internacionais no Brasil), para investimento em ações de redução de emissões, apenas entre os anos de 2021 a 2026.

Conforme bem apontado pelos entrevistados, a melhor estratégia para redução de emissões de GEEs no setor da aviação civil internacional está nos biocombustíveis e melhorias tecnológicas das aeronaves. É importante considerar, entretanto, que o prazo para que estas tecnologias e novos combustíveis estejam disponíveis em escala comercial ainda levará alguns anos.

Devido a urgência das mudanças climáticas, as empresas aéreas têm a oportunidade única de se engajar na temática do combate as mudanças climáticas globais e, consequentemente, alavancar novos investimentos para apoio em uma das ações mais estratégicas e eficientes para redução imediata de emissões no Brasil: **a redução do desmatamento e perda do nosso maior patrimônio natural - a floresta amazônica**. Essa opção é também a segunda preferida pelos consumidores.

RECOMENDAÇÕES

Avaliando os resultados do estudo e da pesquisa de opinião, a recomendação principal é que o Brasil deve participar desde as fases iniciais voluntárias do CORSIA, já que é um processo que se tornará obrigatório no futuro, aproveitando para tomar a liderança global na agenda de mudanças climáticas e no setor de aviação civil internacional. Para isso, o Brasil deve:

- **Aderir às fases voluntárias.** O país sempre adotou uma postura de liderança internacional na agenda climática, e aderir às fases iniciais e voluntárias do CORSIA demonstra real comprometimento com o posicionamento já assumido internacionalmente. Cabe ao Governo Federal, enquanto representante do Brasil em fóruns internacionais, e às companhias aéreas, enquanto principais interessadas do setor, reforçar essa liderança e reconhecer o impacto significativo do Brasil no setor da aviação civil internacional e sua potencial contribuição para mitigação das mudanças climáticas.
- **Promover melhoria de competitividade.** Ao aderir ao CORSIA em suas fases iniciais e voluntárias, as companhias aéreas brasileiras estarão à frente de um processo que se tornará obrigatório em 2027 e poderão se valer dos ganhos de imagem, comunicação e marketing advindos de tal liderança. Essa é uma oportunidade de aumentar a competitividade brasileira no setor da aviação internacional e incluir esses esforços como uma agenda positiva e pioneira de engajamento no enfrentamento do principal problema ambiental do século XXI, as mudanças do clima.
- **Apoiar a oferta de créditos brasileiros de alta qualidade no mercado do CORSIA.** As companhias aéreas brasileiras podem apoiar projetos e programas relacionados à redução de emissões do desmatamento no Brasil, que resultarão em mais créditos ao mercado do CORSIA, dentro dos prazos e escala necessários e em acordo com todos os critérios estabelecidos pelo esquema. Essa geração de créditos pode alavancar ainda uma série de co-benefícios sociais - como geração de renda para comunidades tradicionais e populações indígenas - e ambientais, como a conservação da biodiversidade e dos ciclos naturais das chuvas.

Elaborado por:



Apoio:

