

## **Palestra sobre o Impacto da Aviação Civil ao nível das Alterações Climáticas**

INAC, 3 de Outubro de 2005

Sessão de abertura:

Dr. Luís de Almeida – Presidente do INAC

Dra. Alexandra Sofia Azevedo – Em representação da Secretaria de Estado das Obras Públicas

O Dr. Luís de Almeida começou a sua intervenção agradecendo a presença das várias entidades presentes. Agradeceu também a presença da Aportar. Em 27/09/2005 foi aprovado um Plano Estratégico a nível Europeu para controlo dos gases que contribuem para o Efeito de Estufa na Aviação Civil. Com a presente palestra, o INAC pretende partilhar com os operadores a informação disponível.

Trata-se de um tema actual: “Ainda hoje a Rádio Renascença abriu o noticiário com o Protocolo de Quioto e consequências da sua aplicação em Portugal”. “O sector do transporte aéreo deverá estar preparado e sensibilizado para os desafios que se avizinham”.

Apresentador da Palestra: Dr. Pedro Barata – Ecoprogresso

Começou por agradecer o convite do INAC para poder partilhar esta informação. A empresa Ecoprogresso é consultora do Ministério do Ambiente para a área das Alterações Climáticas.

Título da apresentação: Aviação e Clima; Estado actual da negociação – opções técnicas e políticas.

O grande aspecto prático desta temática prende-se com a inclusão da Aviação nas Licenças de Emissão. Estas já estão implementadas para indústrias terrestres e é intenção da Comunidade Europeia estender a sua aplicação também à Aviação Internacional.

Impactes da Aviação no Clima: quais são os poluentes? CO<sub>2</sub> (Dióxido de Carbono); NO<sub>x</sub> (Óxidos de Azoto); Vapor de Água; Sulfatos e Partículas (Fuligem).

O sector da aviação é o 2º sector industrial onde mais têm crescido as emissões de CO<sub>2</sub>. À sua frente só fica o sector do transporte marítimo.

O Protocolo de Quioto inicial não prevê objectivos quantificados para a redução de emissões. Também nada refere sobre a limitação de emissões para o Transporte Aéreo Internacional. Apenas refere os voos domésticos (com origem e destino num mesmo país).

Estudos preliminares apontam para que Portugal seja um futuro **comprador** de Licenças de Emissão.

“Entre 2008 e 2012, Portugal não deveria ultrapassar um aumento de **27%** relativamente às emissões que produzia em 1990. Em 2003, esta percentagem situava-se nos 38,5%. Acontece que, neste período, tudo o que estiver acima do limite estabelecido para Portugal terá de ser comprado a outros países que conseguiram reduzir as suas emissões” – Excerto de notícia publicada no jornal Público de 03/10/2005, secção Sociedade, página 23.

Existe no entanto a intenção de “alocar” as emissões do Transporte Aéreo Internacional aos países envolvidos (no futuro, a aviação internacional terá o mesmo tratamento das indústrias terrestres).

Qualquer decisão ao nível internacional só terá impacte no período pós-2012. Porquê? Porque o protocolo de quotas é válido de 2008 a 2012.

O grande problema são os países que ainda não rectificaram o Protocolo de Quioto: caso da China e de outros mercados emergentes.

A Europa tem sido o líder do Protocolo de Quioto. Um pouco pelo afastamento dos EUA.

Existem 2 formas para por em prática a Política Europeia de controlo de emissões: através de programas europeus de alterações climáticas: conjunto de iniciativas legislativas em diversas áreas; ou através de um sistema de Comércio Europeu de Licenças de Emissão.

Caso uma determinada instalação necessite realizar um maior nível de emissões, terá de comprar no mercado direitos para mais emissões (haverá uma “bolsa” de emissões).

Qual o tipo de indústrias terrestres já abrangidas por este Sistema de Licenças de Emissões:

- ↳ Sector Energético: centrais termoeléctricas, cogeração, instalações de combustão e refinarias
- ↳ Sector Cimenteiro
- ↳ Produção de papel e pasta de papel
- ↳ Cerâmica e vidreira
- ↳ Siderurgia

Estima-se que o conjunto destes 5 sectores é responsável por 45% das emissões totais de poluentes.

As instalações terrestres Portuguesas receberam as suas licenças à cerca de 1 ano. Existiu um Plano Nacional de Alocação negociado durante o ano de 2004: existiram como era de prever, sentimentos de justiça e injustiça entre os sectores abrangidos.

O período 2005 – 2008 funcionará como Período de Aprendizagem.

O Preço de Tonelada Carbono tem vindo a subir: chegou a 30 Euros/tonelada de CO<sub>2</sub> equivalente. Daqui se pode imaginar qual o custo que poderá ser imputado a um único voo!

Este processo está a sair mais caro aos sectores terrestres do que o inicialmente esperado.

O Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) surge como alternativa mais viável e desejável do que a taxaço do combustível ou outro tipo de taxaço (não desejada/recomendada pela ICAO)

A ICAO publicou já directrizes para a adopção de sistemas de comércio de emissões a nível voluntário (exemplo da British Airways no contexto britânico). Existem também exemplos nos EUA.

Existem várias opções técnicas e políticas para a definição dos parâmetros de inclusão do sector da aviação.

Os Custos da inclusão e o Impacto sobre a Concorrência dependem dessas opções políticas e técnicas.

Parâmetros em discussão:

- Que gases incluir?
- Quem deverão ser as entidades titulares das licenças? Nas indústrias terrestres, os titulares são os gestores da Instalação.
- Cobertura geográfica do esquema? Só os voos intra-europeus? Todos os voos com partida na Europa? Qual o tratamento dos operadores não-europeus?

Existirão conflitos com a ICAO e a Organização Mundial do Comércio

Qual a unidade do CELE? A base de transacção é o carbono-equivalente (CO<sub>2</sub>-Eq)

Mas na aviação, tudo aponta para um agravamento das emissões desta indústria. Uma das soluções avançadas será a de afectar as emissões da aviação por um multiplicador: 2,7 é apontado como o multiplicador específico para aviação, i.e.:

1 tonelada de CO<sub>2</sub> emitida pela Aviação = 2,7 toneladas emitidas pela indústria terrestre (altamente penalizante para a indústria do Transporte Aéreo).

Tudo aponta para que os titulares das Licenças de Emissão venham a ser os operadores das aeronaves.

Como funcionará a distribuição das Licenças no sector da aviação? Será feita de forma centralizada através de um órgão comunitário (p.ex. pelo Eurocontrol) Grande entrave à aplicação do CELE a nível mundial: a não rectificação do Protocolo de Quioto por parte dos EUA e da Austrália. Caso isto acontecesse, resolveria todas as questões relacionadas com a contabilidade internacional de emissões.

Cobertura geográfica: tudo aponta para que a solução a ser escolhida será a aplicabilidade a todos os voos com partida em aeroportos europeus.

Como se poderá iniciar o processo?

- Pode não existir qualquer alocação inicial ao sector, e os operadores ficarão obrigados a comprar Licenças já existentes (actualmente o custo é 25 Euros/tonelada de CO<sub>2</sub>-Eq).
- Os operadores poderão ser só obrigados a comprar licenças acima dum determinado Baseline (custo adicional no crescimento da actividade das companhias).

O impacto estimado no preço do voo depende das opções tomadas sobre a inclusão do sector da aviação no CELE. Pode no entanto chegar aos 7 Euros/Passageiro.

#### Período de Perguntas e Respostas

Pergunta 1: Uma vez que o transporte ferroviário é tantas vezes comparado com o transporte aéreo, será também alvo deste sistema de Licenças de Emissão?

R: Não será aplicável aos comboios de tracção eléctrica. O sistema funciona segundo uma lógica de “up-stream”, e como tal a emissão de poluentes já ocorreu aquando da produção da electricidade na Central Termoeléctrica.

Pergunta 2: No sector da aviação, os operadores não têm grande controlo sobre das emissões. A tecnologia é definida pelos fabricantes. O sector tem pouca flexibilidade para diminuir as suas emissões.

R: Vão passar a ter um incentivo: o preço do carbono vai subir!

Estima-se que a introdução destes mecanismos de mercado leve:

- ao fecho de algumas empresas;
- à “deslocalização” de algumas empresas para fora do espaço europeu, nomeadamente as que estão localizadas em zonas periféricas;
- esmagamento de margens;
- etc.

Houve alguém na audiência que comentou: “Vamos ter mais desempregados a respirar ar mais puro”.

Pergunta 3: Sendo ponto aceite que a industria do transporte aéreo é das industrias com maior potencial de crescimento, o crescimento da actividade de uma empresa (ex. operação de mais 1 avião) pode ficar limitado pela não existência de quota disponível para o respectivo aumento de emissões.

R: Assim parece!