



## PRESS RELEASE

No. 57

## Ritmo de crescimento da produção de SAF desacelera e é essencial corrigir o rumo antes das exigências de e-SAF

**9 de dezembro de 2025 (Genebra)** – A Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA) divulgou novas estimativas para a produção de Combustível Sustentável de Aviação (SAF), mostrando que:

- Em 2025, a produção de SAF deve atingir 1,9 milhão de toneladas (Mt) (2,4 bilhões de litros), o dobro de 1 Mt produzida em 2024. No entanto, em 2026, o crescimento da produção de SAF deve desacelerar e chegar a 2,4 Mt.
- A produção de SAF em 2025 representa apenas 0,6% do consumo total de combustível de aviação, aumentando para 0,8% no ano seguinte. Aos níveis atuais de preços, o valor agregado do SAF se traduz em um custo adicional de US\$ 3,6 bilhões em combustível para o setor em 2025.
- A estimativa de produção de SAF de 1,9 Mt para 2025 é uma revisão para baixo em relação às previsões anteriores da IATA, devido à falta de apoio de políticas públicas para aproveitar plenamente as capacidades instaladas de SAF. Os preços do SAF superaram os do querosene fóssil por uma taxa de dois, chegando a até cinco vezes mais em mercados com mandatos obrigatórios.

“O crescimento da produção de SAF ficou abaixo das expectativas, pois mandatos mal concebidos travaram o impulso na ainda incipiente indústria de SAF. Se o objetivo dos mandatos era desacelerar o progresso e elevar os preços, os formuladores de políticas acertaram em cheio. Mas, se o objetivo é aumentar a produção de SAF para avançar na descarbonização da aviação, então precisam aprender com o fracasso e trabalhar com a indústria aérea para desenhar incentivos que realmente funcionem”, afirmou Willie Walsh, diretor-geral da IATA.

### Os efeitos negativos dos mandatos de SAF da UE e do Reino Unido

Os mandatos na União Europeia e no Reino Unido falharam em acelerar a produção e a adoção de SAF:

- Na Europa, o ReFuelEU Aviation elevou fortemente os custos em meio à oferta limitada de SAF e a cadeias de suprimento oligopolistas. Fornecedores de combustível ampliaram suas margens de lucro a ponto de as companhias aéreas pagarem até cinco vezes o preço do combustível convencional e o dobro do preço de mercado do SAF, tudo isso sem garantia de fornecimento ou documentação consistente.



- O mandato de SAF do Reino Unido desencadeou picos de preços, deixando as companhias aéreas com o ônus adicional.

O impacto cumulativo de estruturas regulatórias mal desenhadas é que as companhias aéreas pagaram um adicional de US\$ 2,9 bilhões pelo limitado volume de 1,9 Mt de SAF disponível em 2025. Desse total, US\$ 1,4 bilhão refletem o adicional padrão do SAF sobre o combustível convencional.

“As políticas fragmentadas da Europa distorcem os mercados, desaceleram investimentos e minam os esforços para escalar a produção de SAF. Os reguladores europeus precisam reconhecer que essa abordagem não está funcionando e corrigir urgentemente o rumo. O recente anúncio da Comissão Europeia sobre o STIP é um passo à frente, embora falte um cronograma claro. Ações, e não palavras, são o que importam”, disse Walsh.

A falha em acelerar a expansão da capacidade de produção de SAF levará muitas companhias aéreas a revisar suas próprias metas de uso de SAF. “Lamentavelmente, muitas companhias aéreas que se comprometeram a utilizar 10% de SAF até 2030 serão forçadas a reavaliar esses compromissos. O SAF não está sendo produzido em volumes suficientes para permitir que essas companhias atinjam suas ambições. Esses compromissos foram assumidos de boa-fé, mas simplesmente não podem ser cumpridos”, completa Walsh.

### **Olhando para os mandatos de e-SAF**

Com a aproximação dos mandatos de e-SAF no Reino Unido (2028) e na União Europeia (2030), é essencial não repetir os erros de política observados com o SAF.

O e-SAF já enfrenta uma base de custos muito mais elevada, potencialmente até 12 vezes maior que a do combustível de aviação convencional. Sem fortes incentivos à produção (em vez de mandatos), a oferta ficará aquém das metas. Além disso, os custos de conformidade podem chegar a € 29 bilhões até 2032 caso as metas não sejam alcançadas — algo que parece muito provável com o atual arcabouço regulatório.

“Diante dos baixos volumes de produção de SAF, fica evidente que as políticas atuais não estão tendo o efeito desejado. Frente a esses fatos, os reguladores precisam corrigir o rumo, garantir a viabilidade de longo prazo da produção de SAF e atingir escala para que os custos possam cair. Os mandatos fizeram exatamente o oposto, e é inadmissível repetir os mesmos erros com mandatos de e-SAF”, afirmou Marie Owens Thomsen, vice-presidente sênior de Sustentabilidade e economista-chefe da IATA.

**- IATA -**

Para mais informações, entre em contato com:

Comunicação Corporativa

Email: [iata-pr-spa.lyc.global](mailto:iata-pr-spa.lyc.global)



#### Notas aos editores:

- A IATA (International Air Transport Association) representa cerca de 360 empresas aéreas, que compõem mais de 80% do tráfego aéreo global.
- Siga a IATA no X: [x.com/iata](https://twitter.com/iata) e veja anúncios, posicionamentos e outras informações úteis sobre o setor.
- [Fly Net Zero](#).