

Safral

Aviação agrícola: asas para a agricultura

Júlio Augusto Kämpf*

NESTA DÉCADA, a evolução da frota nacional de aeronaves agrícolas mostra dois períodos distintos:

- De 2000 a 2004, com crescimento substancial, tendo passando de 960 para 1.211 aviões. O incremento foi de 26% e a participação das unidades de produção nacional na frota caiu de 76% para 71%;
- De 2005 a 2006, com arrefecimento no ritmo da comercialização, o número de aeronaves permaneceu relativamente estável. Em 2005 houve queda e depois começou uma ligeira recuperação em 2006 e 2007.

Esse movimento é perfeitamente justificável e reflete o comportamento da renda no campo, em particular no setor de grãos. Nas safras 2004/05 e 2005/06 foi necessário um pesado ajuste, depois de anos seguidos de expansão e investimento. Na safra 2006/07, houve a reversão do ciclo de baixa e os agricultores se dispuseram a novas inversões, que continuaram em 2007/08.

De fato, a área tratada com aeronaves permaneceu estável de 2004 a 2006, no patamar de 18 milhões de hectares. Em 2007, a estimativa é de uma área de 18,5 milhões de hectares.

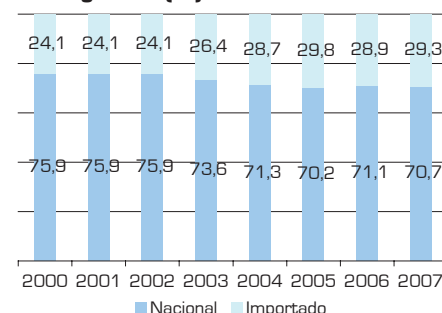
A estatística a respeito do uso de aeronaves agrícolas é precária. A avaliação é feita por estimativa, a partir de depoimentos pessoais. Os indícios apontam para o incremento do uso do avião em diversas culturas e tipos de serviço, com destaque para o uso em cana de açúcar, de fungicidas em soja e banana, de desseccantes em arroz.

Na recuperação sentida em 2007, aparecem a aplicação de:

- Fungicidas em arroz irrigado;
- Fertilizantes e inseticidas em projetos de reflorestamento;
- Defensivos em culturas de citros;
- Combate a incêndios florestais;

A sobrevalorização do real estimula a importação de aeronaves agrícolas. Além das tradicionais aeronaves usadas, com mais de 20 anos, há uma tendência na

Brasil: frota da aviação aeroagrícola (%)



Fonte: Aviação em Revista

aquisição de aeronaves novas, modernas, com motores turbo-hélice.

Tudo isso contribui para a modernização e aumento da produtividade da frota. A compra de aeronaves importadas goza de condições vantajosas de financiamento, oferecidas diretamente pelo fabricante. ■

* Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola

Brasil: evolução da área plantada (milhões de hectares)

Safra	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07
Área	49.085	53.034	53.436	52.624	52.837

Fonte: MAPA (arroz, feijão, milho, soja, sorgo, cereais de inverno, banana e cana)

Desafios ao crescimento

- Disponibilidade de linha de crédito, assim como ocorre para a aquisição de modernos pulverizadores auto-propelidos, com recursos do Moderfrota;
- Preço dos combustíveis aeronáuticos, em especial o da gasolina de aviação (AvGas 100/130), em patamar alto (cerca de US\$ 1,70/litro), devido à tributação elevada e à alíquota da Cide (Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico), equiparada à da gasolina automotiva e não a dos demais combustíveis aeronáuticos;
- Aprovação do Projeto de Lei nº 067, em tramitação no Senado Federal, que equipara a alíquota da Cide da gasolina aeronáutica a do querosene aeronáutico.
- Maior utilização do álcool como combustível alternativo à gasolina, devido ao maior número de aeronaves propelidas, oficial e legalmente, a álcool: Entre as aeronaves vendidas pela Embraer e as convertidas usando kits também comercializados pela Embraer, o total é de aproximadamente 192 aparelhos, o equivalente a 15% da frota. O cálculo não inclui as conversões irregulares;
- Maior entrosamento do setor de Aviação Agrícola com órgãos oficiais como a Anac e o Ministério da Agricultura, com a implantação da Divisão de Aviação Agrícola, para ações de fomento e aperfeiçoamento.
- Implementação de campanhas de divulgação e, principalmente, de contatos diretos entre as lideranças dos setores. E, estímulo à participação dos representantes dos Ministérios da Saúde e Meio Ambiente, de modo que a aviação agrícola seja mais aliada da causa ambiental e, não o contrário.