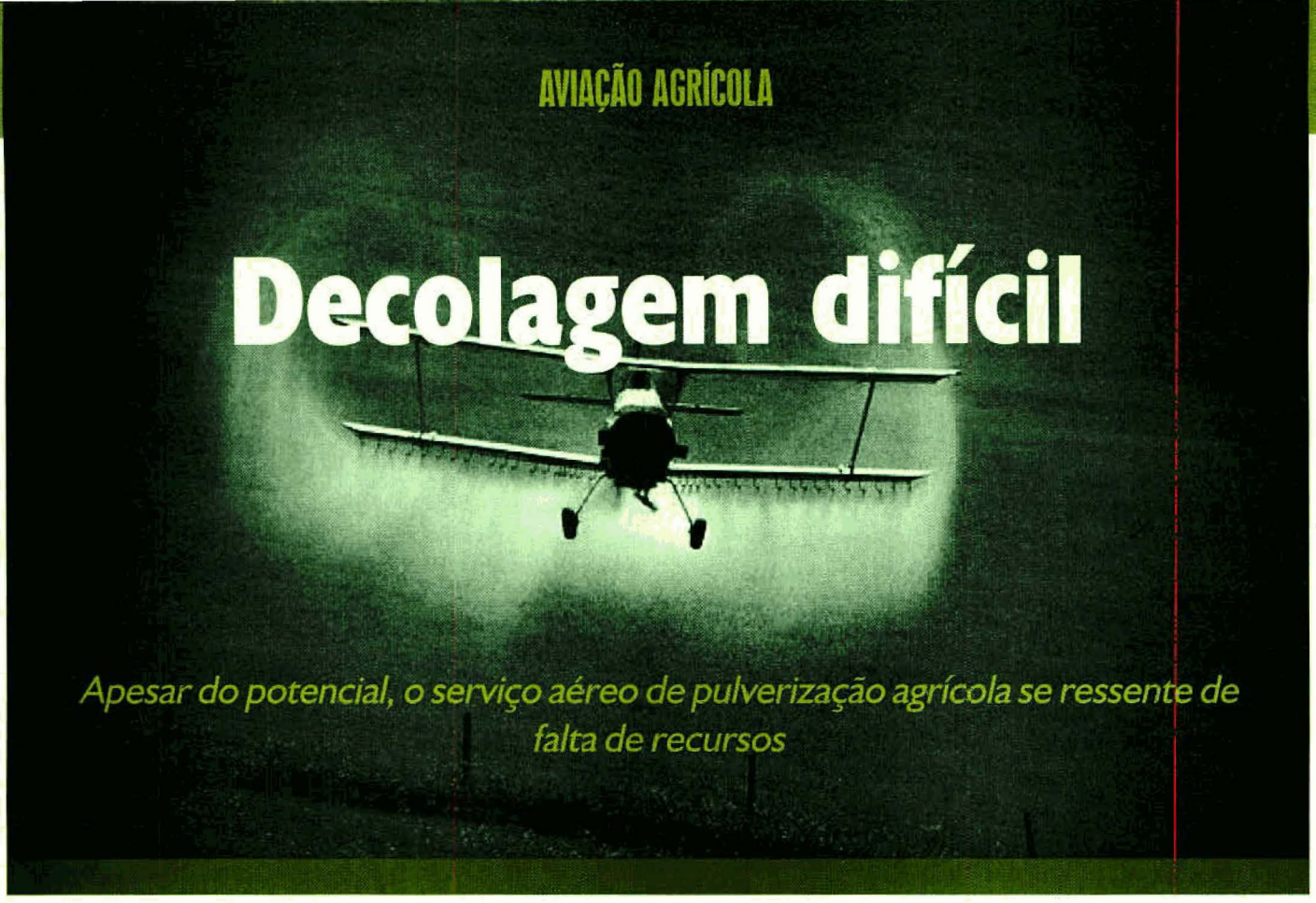
Decolagem difícil



Apesar do potencial, o serviço aéreo de pulverização agrícola se ressente de falta de recursos

As estimativas indicam que a frota nacional de aviões agrícolas totaliza 600 unidades, uma quantidade que pouco varia há mais de 10 anos. Os primórdios da aviação aérea no país datam dos anos 30, no estado do Rio Grande do Sul. Quase 85% das aeronaves são da marca *Ipanema*, lançada no Brasil em 1973, com mais de 810 unidades entregues até agora.

Estado da arte

Existem cerca de 240 empresas prestadoras de serviços de pulverização de plantações através de aeronaves. As principais lavouras trabalhadas são a sojicultura, no Centro-Oeste do país, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo; a orizicultura irrigada no Rio Grande do Sul, Maranhão e Rondônia, e a cana-de-açúcar em São Paulo e no Nordeste.

O tamanho da frota argentina, que, com área bem menor que a brasileira, é basicamente o mesmo, e o da frota dos Estados Unidos, com 10 mil unidades, servem para balizar o potencial do negócio da aviação agrícola nacional. A falta de uma política específica para o setor, com crédito para a aquisição de aeronaves e custeio dos serviços, é um sério empecilho para seu desenvolvimento.

As cooperativas, através de seus associados com pequenas lavouras e circunvizinhos, poderiam se beneficiar com o uso da aviação agrícola em escala. Além disso existem outras lavouras, como a citricultura, que mereceriam uma pesquisa. Mas praticamente não existe um *marketing* dirigido aos agricultores para mostrar as vantagens advindas da pulverização aérea.

A perigo

O setor vive um momento bem delicado. Nos últimos cinco anos, a média anual de vendas de aeronaves foi de 15 unidades, a metade da média histórica. O pior desempenho aconteceu em 1991, com a venda de apenas 12 unidades; o recorde, em 1976, com 70 aviões.

A concorrência internacional ameaça seriamente a linha de produção do *Ipanema*, fabricado pela Indústria Aeronáutica Neiva AS, subsidiária da Embraer. (**L. A. P.** e **R. A.**)

