PLANO DE VOO COM SUSTENTABILIDADE

THIAGO MAGALHÃES SILVA
Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG)
Da Redação

O Brasil possui a segunda maior frota mundial de aviões agrícolas do mundo. Esse é mais um dos números para mostrar a pujança do agronegócio nacional. Nos planos do setor, está a busca de seguir com o crescimento sustentável de acordo com as regras do Código Florestal do País.

OS NEGÓCIOS com a aviação agrícola na prestação de serviços para a agricultura vão de vento em popa, com projeções de crescimento para os próximos anos. Para falar desse assunto, com comentários sobre a história e a evolução do setor, foi convidado Thiago Magalhães Silva, presidente do SINDAG, advogado, piloto e empresário da aviação agrícola em Orlândia-SP.



CASTOR BECKER JR

AGROANALYSIS: AS RAÍZES DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA NACIONAL PRINCIPIAM EM MEADOS DO SÉCULO PASSADO?

THIAGO MAGALHÃES SILVA: A aviação agrícola completa cem anos em 2021, tendo nascido nos Estados Unidos a partir de pesquisas de campo da então Aviação do Exército e do Departamento de Agricultura do país para a proteção de florestas contra larvas de mariposas no estado de Ohio. No Brasil, a aviação agrícola surgiu na cidade gaúcha de Pelotas, em 1947. Na época, a região enfrentava infestações de gafanhotos, com os agricultores sofrendo grandes perdas na produção diante da voracidade dos insetos. Nenhuma técnica surtia efeito.

Nessa situação crítica, os produtores buscaram apoio no posto do Ministério da Agricultura do município. Então, o agrônomo local Leôncio Fontelles teve a ideia de improvisar um sistema de pulverização com o uso do avião do próprio aeroclube. Junto ao piloto Clóvis Candiota, instalou o equipamento encomendado a um funileiro local. Improvisado, o modelo seguia relatos sobre operações aeroagrícolas realizadas em outros países. Em 11 de agosto, os dois decolaram a bordo da aeronave biplano Muniz M-9, usada para instrução, com o objetivo de combater e eliminar uma nuvem de insetos no atual bairro pelotense do Laranjal. Em 1989, a data tornou-se de maneira oficial o Dia Nacional da Aviação Agrícola, e Candiota, o patrono do setor no Brasil.

COMO CHEGAMOS À POSIÇÃO DE SEGUNDA MAIOR FROTA MUNDIAL DE AVIÕES AGRÍCOLAS?

TMS: Com o sucesso das operações acontecidas em Pelotas, a atividade da aviação agrícola começou a se espalhar em outros estados. No ano seguinte, em São Paulo, o Instituto Biológico (IB) já deparava-se com o uso de aviões no combate à broca-do-café. Em 1948, o Brasil registrou a primeira mulher como piloto agrícola, Ada Rogato. Já na década de 1960, o setor se tornou a única ferramenta para o trato de lavouras com regulamentação própria, como é até hoje. Isso levou à formação especial de pilotos e pessoal de terra. Hoje, a atividade aeroagrícola utiliza-se de, no mínimo, três categorias de profissionais

especializados: engenheiro-agrônomo, piloto agrícola e técnico agrícola.

A tecnologia do Sistema de Posicionamento Global Diferencial (DGPS, na sigla em inglês), introduzida nos Estados Unidos em 1991 e lançada no Brasil em 1995, trouxe um enorme avanço para o setor. Antes disso, utilizava-se o sistema de 'bandeirinhas' ou 'balizadores' – equipe de apoio em terra – para orientar os pilotos durante os voos de aplicação de produtos. Agora, a aviação agrícola nacional consolidou-se como a melhor ferramenta para uma resposta rápida e eficiente em campo. Hoje, temos mais de 2,2 mil aeronaves e crescemos acima de 50% nos últimos dez anos. Com isso, somos reconhecidos como uma das melhores forças aéreas agrícolas do mundo.

A FORÇA ECONÔMICA DO AGRO PROPORCIONA PERSPECTIVAS PROMISSORAS PARA O SETOR?

TMS: Sem dúvida. A capacidade do setor aeroagrícola acompanha com competitividade as exigências técnicas e de segurança das demandas de uma agricultura cada vez mais profissional como a brasileira. O setor busca estar perfeitamente integrado com a realidade atual da agricultura 4.0. Os avanços da tecnologia embarcada nas máquinas agrícolas fazem com que a conectividade possível entre as aeronaves e os sistemas de prestação de serviços tenha mais agilidade e transparência nas relações.

O setor busca, então, construir uma estratégia para as fazendas conectadas, que utilizam soluções como automação, interatividade, monitoramento em tempo real, entre outras inovações. Tudo isso serve para otimizar o trabalho, cortar custos e melhorar a produtividade. Nesse aspecto, a terceirização ganha espaço, pois permite ao produtor direcionar para outros os recursos e o pessoal que teria para mobilizar em equipamentos próprios nos tratos culturais das lavouras.

OS ALINHAMENTOS COM AS ESFERAS GOVERNAMENTAIS SÃO SATISFATÓRIOS?

TMS: Podemos dizer que sim, mas buscamos sempre aprimorarmos. Há alguns anos, o SINDAG passou a intensificar a aproximação com os órgãos governamentais nas esferas federal e estadual e, até mesmo, em alguns municípios. Junto ao governo federal, buscamos espaço em fóruns de discussão apropriados e visamos maior atenção em políticas para o setor. Isso tem sido muito forte, por exemplo, no Ministério da Agricultura, em que, desde 2018, o SINDAG integra a Câmara Temática de Insumos Agropecuários (CTIA) e, em 2019, passou a fazer parte da Coordenação de Agricultura Digital e de Precisão do órgão.

Nos estados, estreitamos as nossas relações, principalmente, com os órgãos reguladores. De um lado, para mostrarmos uma postura transparente quanto às fiscalizações e, de outro lado, nas solicitações de informações mais precisas sobre as exigências de cada órgão, de modo a facilitar seu cumprimento por parte dos operadores aeroagrícolas. Essa é uma estratégia que abrange, inclusive, os Ministérios Públicos e órgãos de classe, como os Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia (CREAs). Mas, acima de tudo, trata-se de um processo permanente, já que diálogo pressupõe melhoria contínua.

CRESCE O PAPEL DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA NO COMBATE A INCÊNDIOS NAS MATAS E NAS FLORESTAS?

TMS: Sim, e bastante. Só na temporada de 2019, contabilizamos mais de 1,8 mil lançamentos de água no Brasil contra chamas em vegetação, em mais de 350 horas voadas em operações anti-incêndio. O número real deve ser bem maior, já que não conseguimos contabilizar todas as operações. A aviação agrícola esteve envolvida em diversas frentes de operação contra chamas na Amazônia Legal e, também, combate incêndios em reservas ambientais na Bahia e em São Paulo.

Tivemos a percepção de um aumento considerável, de pelo menos 30%, na quantidade de chamadas relacionadas a incêndios em lavouras. Os produtores rurais cada vez mais tomam consciência da vantagem do avião para a proteção de suas lavouras em caso de incêndios. Essa se mostra uma forma eficiente para impedir a chegada das chamas a reservas ambientais próximas das áreas de suas propriedades. Organizações Não Governamentais (ONGs), como o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), com registros históricos, também são usuárias frequentes da aviação agrícola nas temporadas de incêndios. Mais recentemente, os governos estaduais começaram a sentir a importância dos aviões para agilizar o combate às chamas e proteger as equipes em terra.

"HOJE, TEMOS MAIS DE 2,2 MIL AERONAVES E CRESCEMOS ACIMA DE 50% NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS. COM ISSO, SOMOS RECONHECIDOS COMO UMA DAS MELHORES FORÇAS AÉREAS AGRÍCOLAS DO MUNDO."

AVIÕES E *DRONES* SÃO COMPLEMENTARES PARA AS BOAS PRÁTICAS AGRÍCOLAS?

TMS: Sem dúvida. Já há algum tempo, percebemos os *drones* como uma ferramenta com um potencial muito grande para o aumento da capacidade operacional e, até mesmo, a diversificação das operações das próprias empresas aeroagrícolas. Tanto é que, em 2017, o SINDAG se tornou a primeira entidade aeroagrícola no mundo a ter uma empresa de *drones* no seu quadro de associadas. No trato das lavouras, apesar da baixa capacidade de carga, os aparelhos remotos cabem muito bem, por exemplo, nas ações de arremate em pulverizações feitas em áreas maiores, mas com alguns pontos ambientalmente sensíveis ou obstáculos para o uso de aviões.

Podemos, também, destacar o trabalho na geração de imagens multiespectrais, tido, por enquanto, como o grande nicho dos serviços prestados pelos *drones* na agricultura. Nesse sentido, podemos citar a geração de diagnósticos ao indicar pontos em que precisa haver uma intervenção pontual com nutrientes ou para eliminar uma praga. Também pode ser citada a contagem de plantas sadias para uma estimativa precisa de safra – o que é importante, por exemplo, para seguradoras ou quem opera em mercado futuro.

QUAIS SÃO AS EXPECTATIVAS PARA O PRÓXIMO CONGRESSO DA AVIAÇÃO AGRÍCOLA NO BRASIL?

TMS: Esperamos ter novamente um grande congresso, com prováveis resultados recordistas. A edição de 2019, em Sertãozinho-SP, teve 3,1 mil visitantes, 143 expositores, 42 palestras e cinco fóruns de discussão. Esses números colocaram o evento brasileiro como o maior encontro aeroagrícola do mundo, com superação, seja em participação de público ou de expositores, do encontro anual dos Estados Unidos, cujo mercado aeroagrícola é o maior do Planeta. O congresso cresceu mais de 100% desde 2016, quando o SINDAG assumiu diretamente toda a sua organização, que antes era terceirizada.

> **“OS PRODUTORES RURAIS CADA VEZ MAIS TOMAM CONSCIÊNCIA DA VANTAGEM DO AVIÃO PARA A PROTEÇÃO DE SUAS LAVOURAS EM CASO DE INCÊNDIO.”**

Além disso, para este ano de 2020, novamente a ser realizado em Sertãozinho, de 28 a 30 de julho, o evento brasileiro terá abrangência continental, com revezamento entre Argentina e Uruguai, de acordo com o Congresso Mercosul e Latino-Americano de Aviação Agrícola. Somem-se a isso os encontros mantidos pela Diretoria do SINDAG na Convenção da Associação Nacional de Aviação Agrícola dos Estados Unidos (Ag Aviation Expo) em novembro último, na Flórida. Conversamos com diversos fornecedores de tecnologias e serviços interessados em estar presentes nesse exercício no evento brasileiro.

ENQUANTO ENTIDADE, HÁ UM HORIZONTE DE MUITO ESPAÇO E POTENCIAL DE CRESCIMENTO PARA A CADEIA DE AVIAÇÃO NO AGRONEGÓCIO?

TMS: De fato, tem-se um horizonte bastante amplo. Segundo um levantamento divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), para a safra 2019/20, deveremos ter outra colheita. As projeções do próprio MAPA apontam que a produção deve chegar a 300 milhões de toneladas em 2028/29.

Considerando as regras do Código Florestal brasileiro, de produzir com respeito às áreas de Reservas Legais (RLs) e às Áreas de Preservação Permanente (APPs), a aviação agrícola torna-se cada vez mais uma ferramenta fundamental. Em um cálculo simplista, a frota brasileira, de 2,2 mil aeronaves, precisará de duzentos a quatrocentos novos aparelhos para atender essa demanda.

> **“ESPERAMOS TER NOVAMENTE UM GRANDE CONGRESSO, COM PROVÁVEIS RESULTADOS RECORDISTAS.”**

Tudo isso reforça, também, a importância do plano de trabalho institucional a ser desenvolvido pelo SINDAG. Na parte externa, seguiremos estreitando as relações com órgãos governamentais e as parcerias com entidades do agro. Buscaremos a comunicação com a sociedade para reforçar a importância da aviação agrícola e eliminar mitos. Internamente, programaremos treinamentos de gestão para fortalecer a adoção das boas práticas de produção e valorizar a reputação sustentável do setor. ■

A ***Agroanalysis*** agradece a participação e a colaboração de Castor Becker Júnior, coordenador da Assessoria de Comunicação do SINDAG.