SINDAG: TRINTA ANOS SE REINVENTANDO

Prestigiado como uma das mais importantes entidades do agro brasileiro, o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG) possui 201 associadas, o que representa mais de 80% das empresas possuidoras da segunda maior frota mundial do setor, com 2,3 mil aeronaves.

O SINDAG completou o seu trigésimo aniversário em 19 de julho último. Reconhecida no âmbito internacional, a entidade foca o desenvolvimento humano e tecnológico do setor. Possui atuação aberta, tendo em vista a sustentabilidade (econômica e ambiental) e a transparência do trabalho para com a sociedade. Com sede em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, estampa um segmento presente, atualmente, em 23 estados do País.

A história do SINDAG principia antes de 1991. Vale lembrar que o começo da aviação agrícola brasileira se deu em 1947, ou seja, ela completou 74 anos em 19 de agosto último. Na década de 1960, discutia-se a necessidade de uma representação junto aos órgãos oficiais diante das demandas setoriais de políticas governamentais. O Decreto-Lei nº 917, de 8 de outubro de 1969, reconheceu o emprego da aviação agrícola, enquanto o Decreto nº 86.765, de 22 de dezembro de 1981, realizou a sua regulamentação.

CERTIDÃO DE NASCIMENTO E DIPLOMA DE FORMATURA

"Para a aviação agrícola, o Decreto de 1969 significou a Certidão de Nascimento e o de 1981, o Diploma de Formatura, ao definir os requisitos de trabalho, registros de empresas e vínculo ao Ministério da Agricultura como órgão regulamentador e de fomento. A criação do SINDAG trouxe o passo de maturidade para o setor desenvolver-se com uma postura mais técnica", resume o presidente da entidade, Thiago Magalhães Silva.

A organização das questões trabalhistas, como representante das empresas, e o aprimoramento tecnológico deram as bases para incrementar encontros nacionais. Essa caminhada deu origem ao atual Congresso da Aviação Agrícola do Brasil (Congresso AvAg). A proximidade com outras instituições e autoridades do agro trouxe conteúdos para modernizar regulamentos. O SINDAG ajudou o setor a andar com as próprias pernas.

Além da forte articulação junto a outras instituições para a construção de políticas voltadas ao setor, o SINDAG destacou-se na formação e na capacitação de dirigentes e profissionais. Junto a conjecturas de mercado, já há, hoje, duas dezenas de leis e normas na regulamentação do setor. Contando com o apoio dos órgãos oficiais na organização, veio o crescimento sustentável do setor orientado para o mercado e a livre-iniciativa.

PLANEJAMENTO E FORMAÇÃO DE GESTORES

Para Magalhães, "com um quadro profissional e administrativo qualificado, é inegável o papel desenvolvido pelo SINDAG na década de 2010". A Diretoria – que segue voluntária – teve apoio de executivos e suporte de assessores e colaboradores. Esse ambiente possibilitou a articulação com entidades do setor produtivo, de classe e órgãos reguladores. A visão integrada do Planejamento Estratégico envolveu toda a aviação agrícola, com parcerias entre instituições de ensino, o aperfeiçoamento de gestores e a formação de lideranças para o setor.

O incremento na vitrine tecnológica e mercadológica nos debates do Congresso AvAg trouxe novas ideias para as Academias de Líderes, de Segurança de Voo Aeroagrícola e de Tecnologia de Aplicação Aérea. As ações abrangem o Sistema de Documentação da Aviação Agrícola (Sisvag), o projeto Aviação Agrícola 2022 (parceria com a Syngenta), o Seminário de Gestão Financeira Aeroagrícola e o MBA em Gestão, Inovação e Sustentabilidade Aeroagrícola.



CASTOR BECKER JÚNIOR/C5 NEWSPRESS

ABRANGÊNCIA: a entidade engloba mais de 80% das empresas que prestam serviços aéreos no trato de lavouras no País

DOBRADINHA ENTRE SINDAG E IBRAVAG

Desde 2018, o SINDAG divide protagonismo com o Instituto Brasileiro da Aviação Agrícola (IBRAVAG), que possui vida própria, tendo nascido para ampliar a articulação do setor. Na prática, enquanto o escopo legal do SINDAG reúne as empresas de aviação agrícola, ao IBRAVAG cabe congregar todo o restante do segmento aeroagrícola – produtores com as próprias aeronaves (os chamados operadores privados), técnicos, fornecedores e a parte de ensino e pesquisa, por exemplo. Trata-se de uma dobradinha que, não por acaso, é forjada num momento fundamental, com a inclusão de uma nova tecnologia no setor aeroagrícola: os *drones*.

"É um novo estágio na linha do tempo da aviação agrícola do País, ampliando os atores abrangidos pelo guarda-chuva da sua organização institucional. Esse conjunto de atividades firma a instituição e a aviação agrícola em um caminho sem volta em direção a uma reputação de excelência na melhoria contínua – tanto no campo, quanto na economia, nas relações humanas e na sustentabilidade ambiental", explica o diretor executivo do SINDAG, Gabriel Colle.

PRÉ-HISTÓRIA DA ENTIDADE

A pré-história do SINDAG começa em 1971, quando o Ministério da Agricultura realizou a I Reunião Anual dos Aplicadores Aéreos Brasileiros, no Parque Anhembi, em São Paulo-SP. O evento ocorreu dentro da III Feira Técnica Agrícola, com participantes e pioneiros memoráveis, que coordenaram a organização do setor nos âmbitos governamental e legal. Esse trabalho resultou na criação do curso de piloto agrícola.

Estavam lá pessoas que até hoje atuam no setor, como Eduardo Cordeiro de Araújo – agrônomo, piloto e empresário, além de ex-diretor e, atualmente, consultor técnico do SINDAG – e Marcos Vilela. Naquela oportunidade, foi apresentado o protótipo do Ipanema, primeiro avião agrícola fabricado e comercializado no Brasil pela Embraer. Em sua sétima geração, o modelo representa quase 60% da frota aeroagrícola do País e, desde 2004, sai de fábrica movido a etanol (primeira aeronave do mundo fabricada em série movida a biocombustível).

ASSOCIAÇÕES REGIONAIS, ESTADUAIS E FEDERAL

Na efervescência desse evento do Ministério da Agricultura, foi criada, no mesmo ano, a Associação Nacional de Aplicadores Aéreos (ANAPLA). A entidade, com sede na capital paulista, durou apenas três anos. Depois de cinco anos sem representatividade institucional no setor, deu-se a retomada, em 1976, com a Associação Sul-rio-grandense de Aplicadores Aeroagrícolas (ASUPLA), com sede em Porto Alegre. Já nos anos seguintes, vieram: a ASAPAR (no Paraná); a ASAMIR (abrangendo São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro); a Associação de Aviação Agrícola do Centro-Oeste (ACOAVI); e a Associação de Aviação Agrícola do Nordeste (AQRAA).

Em junho de 1980, foi a vez de o setor ganhar uma nova representação nacional, com a Federação Nacional de Aviação Agrícola (Fenag), fundada durante o II Simpósio Nacional de Aviação Agrícola, em Foz do Iguaçu, no Paraná. Como novidade desse processo, a Fenag, em vez de substituir as entidades estaduais, as reuniu. Ou seja, os empresários não eram seus sócios diretos, mas sim via associação de cada estado ou região. Detalhe: a Fenag também não tinha personalidade jurídica.

PASSAGEM DE BASTÃO ENTRE ENTIDADES NACIONAIS

A fundação do SINDAG ocorreu dentro de um encontro da Fenag em São José do Rio Preto, no estado de São Paulo. Naquele 19 de julho de 1991, dirigentes de 25 empresas aeroagrícolas de todo o País (que representavam cerca de um terço do total) fundaram a entidade. Devido a delongas nos trâmites burocráticos, o processo de registro do SINDAG só se concluiu em março de 1992.

Após aprovar os estatutos já analisados e discutidos, a Assembleia elegeu uma Junta Governativa Provisória, encarregada de oficializar a entidade, cuja sede seria em Brasília. A primeira Diretoria da entidade, determinada para a gestão 1993-1995, foi composta de Euclides de Carli, Eduardo Cordeiro de Araújo, Telmo Fabrício Dutra e Luiz Carlos Basson Dell'Aglio, respectivamente como presidente, vice-presidente, secretário e tesoureiro.

CASTOR BECKER JÚNIOR/C5 NEWSPRESS



ABRANGÊNCIA: a entidade engloba mais de 80% das empresas que prestam serviços aéreos no trato de lavouras no País

PRIMEIROS ANOS DA FASE HEROICA

O SINDAG promoveu um encontro técnico de aviação agrícola em Campinas, no estado de São Paulo, em 1996, tendo como primeiro diretor executivo Marialdo Moreira. O evento teve atrações com debates sobre os impactos das tecnologias recentes, em particular com uma exposição sobre GPS diferencial (DGPS).

SOB Nº 11272

ATA DE ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA E CONSTITUIÇÃO DO SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

Aos dezenove dias do mês de julho de 1.991, nas dependências do Hangar do Aeroporto Estadual da Cidade de São José do Rio Preto, Estado de São Paulo, atendendo à convocação realizada por convites individuais enviados às empresas de aviação agrícola de todo o país, reuniram-se em Assembléia Geral Ordinária as empresas AGROVEL LTDA; MIRIN AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; AGRO-AÉREA TRIÂNGULO LTDA; PULVEAIR LTDA; CONTE AERO AGRÍCOLA LTDA; PATRULHA AERO AGRÍCOLA LTDA; SANTAL LTDA; AVIAÇÃO AGRÍCOLA ALAGOANA LTDA; CAPIVARI AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; AVIAÇÃO AGRÍCOLA J.B.; ZL-AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA JAIBA-AVIAÇÃO AGRÍCOLA; R. PIC AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; ASTRAL AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; AERO AGRÍCOLA SANTOS DUMONT; INSUMAC AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; COSTEIRA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; SAGAL AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; SAM-SOC.AERO AGRÍCOLA MOGIANA LTDA; AGROFITO AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; ITAQUERI AERO AGRÍCOLA LTDA; APLIC AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; AGUIA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; PULVENORTE AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; GAÚCHA AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA GRISI AVIAÇÃO AGRÍCOLA LTDA; AVIAÇÃO AGRÍCOLA DINÂMICA LTDA; AVIAÇÃO AGRÍCOLA CAIÇARA LTDA;

Exatamente às 20:30 horas o Sr.Euclides De Carli, abrindo os trabalhos, convidou para compor a mesa os Srs. Eduardo Cordeiro de Araujo; Luis Carlos Del'Aglio; Telmo Fabricio Dutra e, na presença dos empresários da categoria e autoridades, instalou a Assembléia solicitando que se indicassem o Presidente da Mesa Diretora e o Secretário. Por indicação da Assembléia foram nomeados os Srs. Euclides De Carli e Eduardo Cordeiro de Araujo, respectivamente para a Presidencia e a Secretaria dos trabalhos, que aceitaram a indicação e o honroso encargo.

Assumindo a Presidencia dos trabalhos o Sr. Euclides De Carli, informou a todos os presentes que a oportunidade de realização do 3º Simpósio Aero-Agrícola, concomitantemente com a mostra de produtos e serviços envolvendo os assuntos da aviação agrícola era propício para a realização da primeira Assembléia oficial da categoria para a tentativa de criação do Sindicato das Empresas de Aviação Agrícola, com a aprovação dos estatutos já do conhecimento de todos, e para o qual todos opinaram até se alcançar, por consenso, sua redação final, hoje impressa no livreto já distribuído.

Disse, mais, que apesar de todos os serviços prestados pela FENAG, que se constitui de uma associação civil que até o momento muito bem tem representado a aviação agrícola, se faz mais do que necessária a criação de uma entidade a nível sindical, com o reconhecimento do Ministério do Trabalho, solicitando a ajuda de todos para que isso se concretizasse.

Colocada em discussão a proposta de criação do Sindicato da categoria, a nível nacional, foi a mesma aprovada por unanimidade.

Pela ordem dos trabalhos o Sr. Presidente colocou em votação o local da primeira sede do Sindicato, o que, por maioria, decidiu-se por Brasília, em sede provisória, até que fosse eleita a primeira Diretoria e se organizasse a administração da Entidade.

Votada a criação do Sindicato e a sua localização, passou-se à leitura dos Estatutos, que, após os esclarecimentos prestados e a discussão de seus artigos, um por um, colocou-se o mesmo em votação, sendo aprovado por unanimidade pelos presentes, passando sua redação final a integrar a presente ata, conforme a integral transcrição no livro de registro de atas correspondente, aberto nesta ocasião para receber a ata de criação e inauguração da Entidade, na data da realização da presente Assembléia.

FUNDADORES: 25 empresas participaram da Assembleia de fundação do SINDAG, dentro de um evento da Fenag em São José do Rio Preto-SP



GÊNESE: a articulação do setor por uma representatividade institucional teve início em um evento promovido pelo Ministério da Agricultura em São Paulo

"Uma das prioridades da Diretoria consistia na arrecadação de recursos. E, aos poucos, a entidade começou a ganhar mais fôlego. Os seus membros não precisavam mais pagar do bolso pelas viagens para representar o setor. A sede em Brasília era apenas nominal, sem receita para bancar as despesas com deslocamentos, hospedagens e viagens", recorda Eduardo de Araújo.

Anos depois, graças às ligações do então presidente Telmo Dutra com a Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (Farsul), o SINDAG transferiu-se definitivamente para Porto Alegre. Assim, a entidade começou uma campanha forte por novas associadas e ganhou sustentabilidade financeira. Esses passos abriram o caminho para que chegasse à sua forma atual. ■