

TRANSPORTES

EMBRAER/AFP/JC



País dobra frota de aviões agrícolas em 13 anos

Crescimento está diretamente ligado à necessidade dos produtores rurais em larga escala nas fronteiras agrícolas desbravadas nas últimas décadas

As operações aéreas abrangem as aplicações de defensivos químicos ou biológicos e de fertilizantes

O forte crescimento da produtividade e das lavouras de grãos no Centro-Oeste, o desenvolvimento do Matopiba e a distribuição das atividades agrícolas em estados até então pouco tradicionais no setor fizeram a aviação agrícola dobrar de tamanho no Brasil em apenas 13 anos.

A frota brasileira em 2010 era de 1.300 aeronaves, e o setor fechou o ano passado com 2.600 aviões, segundo o Sindag (Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola). O destaque é

o Ipanema, da Embraer, movido a etanol há 20 anos.

Só em 2023 entraram no mercado 149 aeronaves, superando os anos anteriores, que oscilavam entre 90 e 100 novos aviões no agro.

“Há uma expectativa de que em 2024 a gente passe desses 149. No mínimo vai ser igual, e isso representa, basicamente, que de 30% a 35% de todos os aviões agrícolas fabricados no mundo estão vindo para o Brasil”, disse Gabriel Colle, diretor-executivo do Sindag.

Ela classifica o momento atual como o melhor da história da aviação agrícola no país, iniciada em 1947. O primeiro voo foi em 19 de agosto daquele ano em Pelotas (RS), para combater nuvens de gafanhotos. A data ficou

marcada como Dia Nacional da Aviação Agrícola.

“Você tem hoje muito mais procura do que o mercado consegue atender. Fabricantes estão com fila de espera para 2026. Tanto os estrangeiros, que são dois, quanto o nacional, que é a Embraer. O pessoal briga para entrar na fila para comprar o Ipanema”, disse.

Mais da metade dessa frota é do modelo Ipanema, segundo o Sindag. Como desde 2004 ele sai de fábrica movido a etanol, a entidade afirma que cerca de um terço da frota do país é hoje movida a biocombustível.

No ano passado, a Embraer entregou 65 aeronaves Ipanema, 18% mais que no ano anterior. Em dezembro, a fabricante brasileira atingiu a marca de 1.600 aviões

do modelo entregues em cinco décadas de produção.

A previsão da empresa, feita em janeiro, é a de que sejam entregues 70 aeronaves em 2024. “É uma aeronave que nunca deixou de evoluir, ainda é a principal do mercado”, disse Colle.

Para ele, o crescimento está diretamente ligado à necessidade dos produtores rurais em larga escala nas fronteiras agrícolas desbravadas nas últimas décadas.

“Tem a ver com necessidade, mas a aviação é também o jeito mais barato de pulverizar. Como a agricultura brasileira está crescendo do meio do país para cima, para o Norte, são áreas muito grandes, o avião vai muito bem. E havia um mito de que aviação agrícola é cara.”

Das 2.600 unidades apontadas pelo Sindag, 600 estão em Mato Grosso, 420 no Rio Grande do Sul, 330 em São Paulo, 300 em Goiás, 150 no Paraná e 140 em Mato Grosso do Sul.

“Mato Grosso, há dez anos, tinha muito pouco e hoje já é mais de 20% da frota, e segue subindo. Há quatro anos não havia nenhum avião agrícola em Rondônia e agora já são 30. O produtor começa a ver que, com [a pulverização] terrestre não vai dar conta. Porque as janelas da aplicação estão muito pequenas, porque ou chove demais ou chove pouco.”

As operações aéreas abrangem as aplicações de defensivos químicos ou biológicos e de fertilizantes, além de semeadura e combate a incêndios em vegetação.

Avião de quase R\$ 50 milhões revela interesse dos empresários do agronegócio na categoria executiva

Muito além da aviação agrícola, a executiva tem atraído muito os empresários ligados ao agronegócio, que na Agrishow (Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação), em Ribeirão Preto, podem comprar modelos que custam de US\$ 1 milhão (R\$ 5,17 milhões) a US\$ 9,25 milhões (cerca de R\$ 48 milhões).

A TAM Aviação Executiva tem na feira um de seus principais canais de aproximação com o agro,

que representa importante fatia das vendas anuais. Tanto que, além dos modelos expostos na fazenda em que ocorre a feira, também tem aviões e helicópteros em exposição no aeroporto de Ribeirão Preto.

Dos aviões a pistão, 100% das vendas nos últimos dois anos foram para o agro. Do modelo King Air, 66% foram para o agro e, do Caravan, 43% das aeronaves vendidas tiveram como com-

pradores pessoas ou empresas ligadas ao agro nos últimos dois anos. Grandes empresas e produtores rurais também foram responsáveis por comprar 37% dos jatos comercializados pela TAM, conforme a empresa.

Na Agrishow estão expostos um Grand Caravan (9 passageiros e 2 tripulantes) e um modelo Cessna 206 Turbo Stationair, ambos fabricados pela Textron Aviation. Já no aeroporto Leite Lopes estarão expostas quatro aeronaves, que também farão voo demonstração: Cessna Grand Caravan EX, um jato Cessna Citation M2 Gen2, um helicóptero modelo 505 da Bell e um Beechcraft King Air 360. Leonardo Fiuza, presidente

da TAM Aviação Executiva, disse que o perfil do comprador é o de ser dono de uma ou mais grandes empresas no agro e que geralmente possui diversas fazendas, frigoríficos ou indústrias de beneficiamento de alimentos.

“Geralmente são pessoas jurídicas de médio e grande porte que compram a maioria das aeronaves. Mas temos também aqueles empresários do agronegócio que às vezes compram individualmente. Compram na pessoa física para o deslocamento entre as fazendas”, disse.

O modelo mais barato à venda na TAM é o Cessna 206 Turbo Stationair, a partir de US\$ 990 mil, sem impostos, enquanto o

mais caro é o Beechcraft King Air 360, com custo, também sem impostos, a partir de US\$ 9,25 milhões.

O aquecimento do mercado de aviação para pulverização ou executivos do agronegócio tem despertado a atenção também dos bancos, segundo Ricardo França, head comercial de agronegócios do Santander.

“Antes da pandemia, eu passei pela Embraer [na Agrishow] e fui conversar com clientes. Foram os maiores negócios da feira que nós fizemos. Os produtores, muitos deles grandes, pulverizam com o avião. Um dos clientes não sabia que era possível financiar aviões”, disse.