



Assunto: Realização de Evento sobre “Capacitação em Aviação Agrícola”

Senhor Diretor,

1. O Brasil possui a segunda maior frota mundial de aeronaves agrícolas, tendo evoluído de 955 aeronaves em 2005 para 1.613 aeronaves em 2012, conforme dados disponibilizados pela ANAC. Em 2013, o Registro Aeronáutico Brasileiro registrou 1811 aeronaves agrícolas em operação, sendo o Mato Grosso o estado que apresenta a maior frota, com 413 aeronaves, seguido por Rio Grande do Sul (397), São Paulo (252), Goiás (218), Paraná (127) e Mato Grosso do Sul (93) e outros estados com menor número. Estima-se ainda que, até 2022, será necessário o incremento de, no mínimo, 1200 aeronaves adicionais de forma a atender a demanda do Agronegócio brasileiro pelos serviços aeroagrícolas.
2. Embora a aviação agrícola apresente algumas restrições técnicas, como direção e velocidade de vento e umidade relativa adequados (o que também é válido para aplicações terrestres), ela é importante especialmente por garantir aplicações mais rápidas. Como exemplo, a pulverização de 150 hectares utiliza pouca mão-de-obra nas aplicações aéreas, ou seja, um piloto e um técnico agrícola e cerca de uma hora de trabalho, dez vezes menos do que se fosse feita com pulverizadores terrestres. Apontam-se ainda outras razões para se recomendar aplicações aéreas: a calda pulverizada pode ser dez vezes mais concentrada e, por isso, é mais rapidamente absorvida; a distribuição do produto no campo é mais homogênea e, finalmente, a aplicação aérea evita o amassamento da cultura, causado pelo tráfego dos tratores.
3. A política para o emprego da Aviação Agrícola no Brasil foi estabelecida no âmbito do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, por meio do Decreto-Lei 917, de 07/10/1969, o qual atribuiu ao Mapa a competência para coordenar, orientar, supervisionar e fiscalizar suas atividades, tendo sido regulamentado pelo Decreto 86.765, de 22/12/1981. O Decreto 86.765/81 previu, em seu artigo 17, que “ao Ministério da Agricultura incumbe a responsabilidade do treinamento de pessoal para os trabalhos de aviação agrícola, **até que a iniciativa privada tenha condições de desenvolver ou promover essa atividade**”.
4. A Legislação supracitada exige o acompanhamento das operações aeroagrícolas por um Técnico em Agropecuária com curso de Executor em Aviação Agrícola e ainda, que os agrônomos envolvidos na atividade tenham participado de Curso de Coordenador de Aviação Agrícola – CCAA. O piloto deve possuir habilitação específica obtida por meio de curso de Piloto Agrícola (CAVAG). Atualmente, encontram-se operando, no Brasil, 5



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO
Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo
Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais
Coordenação-Geral de Infraestrutura Rural e Logística da Produção

escolas de formação de pilotos agrícolas (CAVAG) e 6 empresas de Capacitação dos Cursos CCAA e CEAA.

5. Os primeiros cursos CCAA e CEAA eram ministrados na Fazenda Ipanema do Mapa, localizada em Iperó/SP e remontam a 1967, quando foram elaborados os seus currículos mínimos. Os cursos de aviação agrícola e técnicas de pulverização foram oferecidos até 1992 naquela fazenda, onde funcionava o Centro de Aviação Agrícola (CAVAG), o qual permitiu a formação de 880 pilotos, 400 técnicos e 200 agrônomos, antes de sua extinção no governo Collor.
6. Após a extinção das atividades da Fazenda Ipanema, tornou-se necessário repassar a delegação de competência para a iniciativa privada visando à realização dos referidos cursos, tendo sido publicada a Portaria 241 de 25/04/1995 com este propósito. As exigências para a realização destes acordos foram detalhadas ainda no Manual de Serviço de Fiscalização das Atividades da Aviação Agrícola, publicado no DOU de 12/02/1997.
7. Posteriormente, considerando o avanço dos sistemas de comunicação, dos processos de avaliação e do conteúdo do material didático, o Mapa autorizou, em 2006, a redução das cargas horárias dos Cursos de Executores em Aviação Agrícola (de 73 para 46 horas) e dos Cursos de Coordenadores em Aviação Agrícola (de 78 para 50 horas). Essa adequação permitiu a realização dos cursos em apenas uma semana (em relação à situação anterior, que exigia no mínimo duas semanas), diminuindo custos para os participantes e permitindo um incremento significativo no número de profissionais formados anualmente.
8. A delegação de competência é feita por meio de Termo de Cooperação Técnica entre a Instituição de Ensino e o Mapa, com o objetivo de conjugar esforços para a realização dos referidos cursos. Por meio destes acordos, compete ao Mapa acompanhar e fiscalizar a execução dos cursos, aplicando as avaliações finais enquanto à conveniente compete manter o Mapa informado sobre a realização dos cursos e enviar todas as informações pertinentes à sua realização.
9. Existe no Brasil um grande déficit de profissionais treinados e qualificados, entre Técnicos Executores, Coordenador de Aviação Agrícola e inclusive, Pilotos Agrícolas. Estimativas feitas em 2008 apontavam um déficit de cerca de 2000 profissionais para atender à necessidade do setor agropecuário. Assim, se faz necessária uma retomada da interação entre os órgãos oficiais envolvidos na atividade bem como da iniciativa privada, para se alavancar e modernizar os sistemas para capacitação de novos técnicos de forma a alcançar os patamares necessários, ao menos, ao atendimento do incremento anual das novas aeronaves em operação.
10. Atualmente, os avanços nas plataformas digitais e o maior acesso a computadores tornaram corriqueira a realização de cursos na modalidade de Ensino à Distância (EAD). Já existe no mercado a oferta de curso para pilotos agrícolas nesta modalidade, licenciado pela ANAC, referente à parte teórica



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO
Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo
Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais
Coordenação-Geral de Infraestrutura Rural e Logística da Produção

do conteúdo, enquanto a parte prática é realizada de maneira presencial. Até o momento, entretanto, não foram realizados cursos CCAA e CEAA na modalidade EAD, apesar de sua eficiência, ao menos no que tange aos aspectos teóricos dos conteúdos programáticos.

11. Considerando os fatores expostos, julgamos necessária elaboração de diagnóstico em conjunto com setores de planejamento dos outros órgãos envolvidos e da iniciativa privada, visando à ampliação da discussão sobre o tema ‘capacitação’ e estimulando a criação de projetos de parceria entre universidades e instituições de ensino com o Mapa e ANAC.
12. A falta de profissionais qualificados nos trabalhos de campo é um dos principais motivos de problemas e preconceitos que a Aviação Agrícola enfrenta, em especial devido à ocorrência de acidentes com deriva de produtos tóxicos, pela falta do devido acompanhamento técnico. A falta desses profissionais reflete-se também no aumento do número de operadores clandestinos, sem o devido acompanhamento técnico, colocando em risco a saúde das populações alcançadas e o meio ambiente.
13. Assim, considerando que o setor aeroagrícola deve acompanhar o crescimento observado no Agronegócio brasileiro, consideramos necessária a ampliação do corpo técnico capacitado disponível no Brasil para atuar nestas atividades, de maneira adequada e de forma a atender os normativos afetos ao tema. Dessa forma, sugerimos a realização de evento com participação das entidades credenciadas junto ao Mapa além de especialistas no tema capacitação, bem como o Sindicato de Empresas Aeroagrícolas – SINDAG e da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.
14. Sugerimos o período de **18 e 19 de novembro em Porto Alegre/RS**, tendo em vista facilitar a participação do maior número de empresas, além da estrutura de apoio da SFA/RS, que possui corpo técnico experiente e dedicado ao tema “capacitação em aviação agrícola”. Adicionalmente, no dia 20 de novembro, pretende-se realizar uma reunião com os representantes da Comissão Especial para Assuntos de Aviação Agrícola, com vistas a discutir, entre outros pontos, os encaminhamentos surgidos da reunião em tela. Em anexo, segue uma sugestão de pauta para o evento, para a qual serão aceitas sugestões de tópicos para discussão.

Luís Gustavo Asp Pacheco
Chefe da DMAA/CGLOG/DIEL/SDC



MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO
Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo
Departamento de Infraestrutura, Logística e Parcerias Institucionais
Coordenação-Geral de Infraestrutura Rural e Logística da Produção

PROPOSTA DE AGENDA – EM ELABORAÇÃO

**EVENTO: “CAPACITAÇÃO EM AVIAÇÃO AGRÍCOLA”
AUDITÓRIO DA SFA/RS
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO
18/11 e 19/11/2013**

TEMA	RESPONSÁVEIS	HORA	DETALHAMENTO
18 DE NOVEMBRO – SEGUNDA-FEIRA			
CAPACITAÇÃO	MAPA	14h	<ol style="list-style-type: none">1. Abertura – Secretário SDC2. Assinatura de Termos de Cooperação - SFA/RS3. Diagnóstico da situação Atual4. Revisão dos normativos envolvendo os cursos CCAA, CEEA e CAVAG5. OUTROS
19 DE NOVEMBRO – TERÇA-FEIRA			
CAVAG	ANAC	09h	<ol style="list-style-type: none">1. Atualização do banco de questões de provas;2. Experiência EAD3. Fiscalização pela ANAC4. OUTROS
CCAA e CEEA	SINDAG	10h30	<ol style="list-style-type: none">1. Déficit de corpo técnico qualificado2. Atualização do banco de questões de provas3. Certificação?4. OUTROS
CCAA e CEEA	MAPA	15h	<ol style="list-style-type: none">1. Formas de delegação2. Registro das turmas formadas3. Inclusão de cursos nos currículos escolares4. OUTROS
20 DE NOVEMBRO – QUARTA-FEIRA			
COMISSÃO ESPECIAL PARA ASSUNTOS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA	REPRESENTANTES DA COMISSÃO	09h	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Proposta do GT-MAPA para Revisão da Legislação de Aviação Agrícola</i>2. <i>Encaminhamentos da Reunião de Capacitação</i>