

## Diário de bordo

## Mexida no tabuleiro



Roberto Rodrigues\*

**A**INDICAÇÃO do novo secretário de Agricultura dos Estados Unidos, Tom Vilsack, representa uma nova e importante peça no tabuleiro mundial da agroenergia.

Ele vem fazendo um discurso muito favorável à redução/eliminação da tarifa sobre o etanol brasileiro, evidentemente por causa da incapacidade que os norte-americanos terão de produzir etanol de milho (ou de celulose) suficiente para atender à demanda determinada por lei, de 136,3 bilhões de litros até 2022.

O secretário foi governador de um estado – Iowa – muito importante para a produção de milho e de etanol, e aí trabalhou com eficácia para promover a competitividade dos seus agricultores. Claro que, para isso, os subsídios elevados têm sido fundamentais, bem como a tarifa.

Por isso, não é provável que o novo secretário trabalhe desde já pela queda da tarifa. Aliás, seria um fato curioso, na medida em que o discurso de campanha do chefe dele – o presidente Obama – foi pela sua manutenção.

Outro fato, a queda dos preços do petróleo, também não estimula a competitividade do etanol americano. Ao contrário, derruba-a. Por isso, enquanto os preços do petróleo não se estabilizarem, livres da gigantesca especulação que os levou a 140 dólares o barril, dificilmente o governo americano reduzirá o prote-

cionismo dado a seus produtores. E, para fazê-lo, terá que passar por um Congresso de maioria democrata e protecionista.

Sendo assim, é de se supor que o governo recém-instalado nos Estados Unidos não mude muito as regras vigentes. Mas, de qualquer forma, o secretário Tom Vilsack é muito bem-vindo, porque é um defensor da criação de um mercado forte para os biocombustíveis, o que nos interessa muito. E, como Obama quer aumentar bastante a produção de energia renovável no país, o espaço para isso está dado.

Mas não é só nos Estados Unidos e na Opep que existem novidades importantes para o etanol: a diretiva aprovada pela União Européia para os biocombustíveis acabou saindo melhor do que se imaginava. Embora com restrições, está decidido que a União Européia usará 20% de energia renovável na matriz energética até 2020, sendo metade para o setor de transportes, ou seja, deverá substituir 10% dos combustíveis fósseis utilizados pelos veículos (estimativas da Unica apontam para um mercado potencial de 10 a 14 bilhões de litros em 2020).

Isso reabre a expectativa de o Brasil montar com a União Européia um acordo para produzir etanol na África, similar ao que já temos com os Estados Unidos em relação ao Caribe e à América Central.

E nos dá uma grande oportunidade de vender tudo o que acumulamos nos 35 anos de Proálcool: conhecimento, tecnologia agrícola e industrial, equipamentos industriais, projetos de logística, legislação adequada (para mistura, para propriedade intelectual e para uso da terra), consultorias em todas as áreas e carros *flex*.

E tudo isso contribuirá para construir o mercado que todos desejamos. ■

\* Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV, presidente do Conselho Superior de Agronegócio da Fiesp e professor de Economia Rural da Unesp/Jaboticabal

## Produzir

## Agenda do agronegócio



Cesário Ramalho da Silva\*

**O** RECRUDESCIMENTO da crise financeira internacional desencadeou um clima de incertezas sobre a economia mundial em 2009. No âmbito do agronegócio, como grande exportador de produtos agrícolas, o Brasil sofre com o encolhimento da demanda mundial, em razão das restrições de crédito, e a queda do preço das *commodities*.

Independentemente das questões estritamente conjunturais, o setor rural brasileiro entra ano e sai ano convivendo com uma escalada de problemas estruturais. A maioria dos obstáculos tem origem e solução fora do setor, mas com prejuízo direto à competitividade do agronegócio. Ou seja, o agronegócio paga o preço de erros e ineficiência de outras áreas.

O Brasil reúne as melhores condições para agricultura e pecuária: Da “porteira para dentro” temos tudo para sermos o celeiro do mundo, mas da “porteira para fora” continuamos a dever.

O caso mais proeminente é o da infraestrutura de armazenagem e transporte. Estradas esburacadas, malha ferroviária reduzida, hidrovias sub-utilizadas, armazéns insuficientes e poucos portos são o retrato do nosso sistema de escoamento da safra agrícola. Nossa infraestrutura e logística parou no tempo. É da época em que colhíamos 50 milhões de toneladas de grãos e praticamente não exportávamos.