

Boletim do Núcleo de Agronegócio - Ano II nº 042 **28/10/2008** - Fone: 3340 3066**Cotação de Preços (28/10/08)****GRÃOS** (Preço líquido pago ao produtor)Feijão Carioca¹ - R\$ 140,00 - 150,00 / sc de 60 kgMilho² - R\$ 19,00 / sc de 60 kgSoja² - R\$ 42,00 / sc de 60 kg**HORTALIÇAS**³ (Preço líquido pago ao produtor)

Alface - R\$ 5,00 / cx de 7 kg

Beterraba - R\$ 9,00/ cx 20 kg

Cenoura - R\$ 10,00 / cx 20 kg

Chuchu - R\$ 15,00 / cx 20 kg

Couve Manteiga - R\$ 0,40 / (maço 500 g)

Couve Flor - R\$ 13,00 / Dz

Mandioca - R\$ 12,00 / cx 20 kg

Morango - R\$ 4,00 / caixa (04 cumbucas de 350 g)

Pimentão - Campo R\$ 8,00; Estufa R\$ 9,00 / cx 12 kg

Quiabo - R\$ 22,00 / cx 12 a 14 kg

Repolho - R\$ 10,00 / sc 20 kg

Tomate - R\$ 11,00 / cx 20 kg

FRUTICULTURA³ (Preço líquido pago ao produtor)

Goiaba - R\$ 30,00/ cx 20 kg

Maracujá - R\$ 2,20 / kg

Tangerina Ponkan - R\$ xxx / cx 20 kg

Limão - R\$ 42,00 / cx 20 kg

PECUÁRIA**Bovino**Arroba⁴ - R\$ 83,00 **Não Rastreado** e R\$ xxx **Rastreado**Bezerro 8 a 12 meses (nelore ou anelrados)⁵
- R\$ 600,00**Leite**Litro⁶ - Latão: R\$ -- ; Tanque: R\$ 0,60**Suíno**⁷ - Vivo

Kg - R\$ 3,50

Aves⁷ - Frango Vivo

Kg - R\$ 1,73

-- Galinha Caipira⁸

Unidade (± 1,7 Kg) - R\$ 18,00

Carneiro⁹Kg - R\$ 3,50 (Borrego) - carcaça R\$ 7,00; R\$ 2,50 ovelha
e carneiro para descarte - carcaça R\$ 5,80**Peixe**¹⁰ (Tilápia) (Preço líquido pago ao produtor)

Kg - R\$ 2,60

Avestruz¹¹ - vivo

Kg - R\$ 3,00

Recortes**IBGE estimativa crescimento de 9,1% na produção agrícola do ano**

A estimativa da safra nacional de cereais, leguminosas e oleaginosas referente a setembro indica uma produção da ordem de 145,3 milhões de toneladas em 2008, superior em 9,1% à obtida em 2007 (133,1 milhões de toneladas). A safra 2008 já está praticamente encerrada. O volume previsto em setembro é superior em 151.930 toneladas, ou 0,1%, ao previsto em agosto. O acréscimo ante a previsão anterior resultou das reavaliações nos dados das culturas de inverno, notadamente o trigo.

Fonte: Estadão**São Paulo: produtores podem utilizar crédito de ICMS na produção agrícola**

Créditos de ICMS. A maioria dos produtores já ouviu falar deles e de sua utilização para os pagamentos de diversos itens da produção agrícola, mas os créditos ainda são pouco utilizados. A vantagem é que eles podem reduzir os custos. Trata-se de um ativo do produtor, que pode ser utilizado a qualquer momento. O Governo do Estado de São Paulo oferece aos produtores rurais a possibilidade de transferirem crédito acumulado de ICMS, também válido às cooperativas. Com o decreto, eles podem transferir seus créditos de ICMS para aquisição de máquinas e implementos agrícolas, insumos agropecuários e embalagens, além de combustível, energia elétrica, sacaria nova e materiais de embalagem, entre outros. Para o secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, João Sampaio, a melhor definição do crédito de ICMS é que é um ativo do produtor. "Ele o pagou na hora da compra do insumo e tem direito à restituição. Com a possibilidade de utilizá-lo na própria produção, o agricultor também impede o efeito cascata nas demais operações com o produto, que pode inchar o preço final da mercadoria". O secretário acredita que o desconhecimento e a imagem de "algo complicado" acaba restringindo o uso de tal benefício.

Fonte: www.agricultura.sp.gov.br**Mapa suspende registro de 11 fertilizantes**

Análises feitas em mais de três mil amostras de fertilizantes comercializados de norte a sul do Brasil apontam um índice de inconformidade superior a 15%, ou seja, em mais de 450 produtos havia algum tipo de irregularidade. Os resultados fazem parte do relatório semestral divulgado pelo Departamento de Fiscalização de Insumos Agrícolas da Secretaria de Defesa Agropecuária (Dfia/SDA) do Ministério da Agricultura (Mapa).

Fonte Gazeta Mercantil

Brasil vai produzir diesel de cana-de-açúcar a partir de 2010

O mesmo caldo de cana que serve como matéria-prima para a produção de açúcar e álcool servirá em breve, também, para a produção de diesel. A nova tecnologia, desenvolvida pela empresa Amyris, da Califórnia, vai ser colocada em prática no interior paulista em 2010, em sociedade com a Votorantim Novos Negócios e a Usina Santa Elisa, de Sertãozinho. A meta é produzir 400 milhões de litros no primeiro ano e 1 bilhão de litros, em 2012.

O processo é muito parecido com o da produção de álcool combustível, que utiliza leveduras - um tipo de fungo microscópico - para fermentar os açúcares presentes na cana e secretar etanol. A diferença crucial - que foi a grande inovação produzida pela Amyris - está no DNA da levedura, que foi geneticamente modificada para secretar diesel no lugar de álcool.

"Não é biodiesel. É diesel mesmo", diz o biólogo Fernando Reinach, diretor-executivo da Votorantim Novos Negócios (VNN), fundo de investimento de risco do Grupo Votorantim, que financiou parte da pesquisa. O resultado da fermentação é uma molécula chamada farneceno, com 12 átomos de carbono, que tem todas as propriedades essenciais do diesel de petróleo, mas nenhuma das indesejadas, como a mistura de enxofre - um poluente altamente prejudicial à saúde.

Enquanto o diesel de petróleo - e mesmo o biodiesel de óleos vegetais - contém uma mistura de várias moléculas combustíveis, o diesel de cana tem apenas o farneceno, que pode ser usado diretamente no motor. "É um combustível super puro", disse o diretor-executivo da Amyris, o português John Melo, que esteve em São Paulo ontem para anunciar o projeto.

O diesel de cana-de-açúcar - além de ser livre de enxofre, o que reduz o impacto sobre a poluição urbana - é renovável em relação ao carbono que emite para a atmosfera, o que reduz o impacto sobre o aquecimento global. A exemplo do que já ocorre com o etanol, o CO₂ que sai do escapamento é reabsorvido, via fotossíntese, pela nova cana que está brotando no campo. Quando a cana é colhida, o carbono é convertido novamente em combustível, reemitido, reabsorvido e assim por diante.

A cana não tem óleo, ela apenas fornece o açúcar necessário para alimentar as leveduras que vão produzir o combustível. É um processo completamente diferente do usado para produção de biodiesel, que é um combustível refinado de óleos vegetais, como de soja e mamona.

Segundo Reinach, foram necessários mais de 15 genes para transformar a levedura em uma "fábrica biológica" de diesel. A espécie usada no processo é a mesma da fermentação do álcool (*Saccharomyces cerevisiae*), mas a origem dos novos genes é mantida em segredo até que as patentes sejam publicadas.

A idéia, a princípio, é que o diesel de cana entre no mercado como um adicional ao diesel de petróleo, e não como um concorrente, já que a produção inicial será muito pequena. O Brasil consome cerca de 45 bilhões de litros de diesel, dos quais 5 bilhões precisam ser importados. "Se acabarmos com a importação já será um enorme sucesso", avalia Melo, que antes de assumir a Amyris foi presidente nos Estados Unidos da BP Fuels.

A tecnologia foi desenvolvida nos laboratórios da Amyris na Califórnia. Mas o desenvolvimento do produto final será feito no Brasil, com a participação de cientistas brasileiros contratados pela empresa. A Amyris já tem um laboratório em Campinas - acoplado a uma usina-piloto - e planeja construir uma planta industrial junto à usina Santa Elisa, onde será feita a produção de diesel em larga escala.

O interesse da empresa em trazer a tecnologia para o Brasil é simples: "Nossa matéria-prima é o carbono, e o carbono mais barato do mundo é o carbono de cana do Brasil", explica Melo. "É igual à cadeia do petróleo. As empresas vão onde está o óleo. Nesse caso, elas virão para onde está o carbono vegetal", completa Reinach. A idéia é que a produção aumente e ganhe mercado gradativamente, com um custo igual ou inferior ao do diesel de petróleo. O custo inicial previsto é de US\$ 60 o barril, já bastante competitivo.

As adaptações necessárias nas usinas para produzir diesel em vez de etanol são mínimas. De certo modo, basta trocar a levedura no fermentador. Dentro de alguns anos, prevê Reinach, os usineiros poderão optar por produzir o que for mais vantajoso - álcool, diesel ou açúcar -, com grande flexibilidade.

O diesel de cana surge como mais uma opção no menu de energias renováveis que o mundo procura para substituir os combustíveis fósseis (derivados de petróleo, carvão e gás), que são os principais responsáveis pelo aquecimento global. A cana já oferece duas dessas opções: o álcool combustível e o bagaço, que é queimado para produção de energia elétrica. Agora serão três (etanol, diesel e biomassa), com potencial para chegar a quatro, cinco, ou até seis. Segundo Reinach, com as mesmas técnicas de engenharia molecular, é possível "ensinar" a levedura a produzir quase qualquer tipo de molécula.

A Amyris já está desenvolvendo combustível de aviação para a Força Aérea Americana e, depois do diesel, tem planos de produzir gasolina - tudo a partir da fermentação de açúcar da cana. Para o projeto do diesel, a empresa recebeu US\$ 100 milhões de vários fundos de capital de risco nos últimos 12 meses. A Votorantim Novos Negócios não revela de quanto é sua participação.

Fonte: Estado de São paulo