

De onde vem o diesel que abastece o mercado brasileiro?

Category: BRASIL, GERAL

escrito por Ayumi Yohanna Miyamoto | 24 de março de 2026



O preço médio do diesel-S10 comum subiu quase 20% no Brasil desde 1º de março, um dia após o início do conflito no Oriente Médio, quando os Estados Unidos e Israel bombardearam o Irã.

De acordo com levantamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), a alta foi de 19,71% no Brasil, em média, com regiões sofrendo impacto ainda maior; é o caso da região Centro-Oeste, com alta de 26,4%, seguida pelo Nordeste, com crescimento de 21,44%.

Além de uma dose de especulação, a pressão sobre os preços dos combustíveis está diretamente ligada ao cenário externo, que tem elevado o preço do barril de petróleo, impactando toda a cadeia, desde a importação até a distribuição.

Em relação ao diesel, é preciso considerar que o Brasil importa de 20% a 25% para suprir o déficit entre a produção interna e a demanda. O restante, que é a maior parte, é coberta pela produção da Petrobras.

“O Brasil é autossuficiente na produção de petróleo para suprir a sua demanda. Entretanto, devido às opções tecnológicas e ao parque de refino não ser um parque moderno, porque foi construído e planejado nos anos 60 e que está em

uso até hoje, esse parque não consegue craquear mais de 80% desse petróleo, o que não dá uma autossuficiência para a produção de diesel”, explica Cicero Pimenteira, economista e professor de Relações Internacionais, em entrevista ao iG.

Importações

O Brasil hoje importa até 25% do diesel que consome e esta é a realidade que está posta, independentemente do conflito no Oriente Médio pontua o economista.

Ele ressalta que o Brasil produz de 140 a 150 bilhões de litros de diesel por ano, segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP), entretanto, o consumo é de aproximadamente 180 bilhões de litros.

Ou seja, essa diferença de 30 bilhões de litros vem das importações do combustível de países como os Estados Unidos, a Índia, os Emirados Árabes, a Arábia Saudita e a Rússia.

“A Rússia tem um bloqueio, devido à guerra da Ucrânia, e hoje a gente ainda enfrenta um conflito na região do Golfo, onde o Estreito de Ormuz está com restrições ao trânsito de navios. Isso justifica o aumento do custo do barril de petróleo”, acrescenta, se referindo ao canal marítimo estratégico, o maior “gargalo” energético do mundo, por onde passa cerca de 20% a 30% do petróleo e grande parte do gás natural do planeta.

O estreito está fechado para os Estados Unidos e seus aliados.

Commodities internacionais

Conforme explica o economista, petróleo é uma commodity internacional, ou seja, independentemente do valor de produção do petróleo no Brasil, o preço final do barril extraído na Bacia de Campos, na Bacia de Santos e outros pontos de extração de petróleo no país vai seguir as referências do preço do barril internacionalmente.

“Hoje, o valor do custo é muito alto. Isso, do ponto de vista de quem investe em empresas produtoras de petróleo fora de áreas de conflito, dá um rendimento acionário muito grande, mas impacta diretamente no preço final dos combustíveis e no preço final dos alimentos e outros produtos que estão sendo transportados e produzidos com o diesel e derivados do petróleo, de uma forma geral”, analisa.

A dependência brasileira do diesel

O transporte rodoviário é o maior responsável pelo transporte do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, das commodities produzidas no campo e na indústria brasileira, destaca Cícero Pimenteira.

“E o barril de petróleo subiu excessivamente de valor com o conflito. Ele quase dobrou o preço de um mês atrás; saiu de 65 dólares e hoje está estabilizado em 109 dólares, aproximadamente. É muito alto, impacta na bomba, impacta nos preços de demanda final, nos preços de todos os bens que são transportados no Brasil. Tanto para o consumidor final, ou seja, a população, quanto no transporte de carga para ser utilizado em outro setor de economia”, contextualiza o economista.

Por isso, segundo sua análise, é muito difícil manter os preços estáveis, sem repasse para o brasileiro comum e para o setor industrial brasileiro.

“O conflito no Oriente Médio está impactando desta forma. Tendendo a ter um aumento na área de conflito ou uma durabilidade maior do que vem sendo divulgado pelos veículos de comunicação”, finalizou o economista Cícero Pimenteira.

Fonte: Economia.ig e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso
24/03/2026/14:52:40

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias

chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

*Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)
- Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com*

[0 papel da publicidade online no crescimento dos negócios digitais](#)