

Governo renova subsídio ao diesel; por que o agro é tão vulnerável à alta do combustível?

Category: BRASIL, ECONOMIA, GERAL

escrito por Alice Ketllen | 28 de outubro de 2026



O governo federal prorrogou nesta terça-feira (27), por mais 30 dias, o subsídio ao diesel, mantendo o benefício em R\$ 2,12 por litro. A medida busca conter os efeitos da alta dos preços internacionais do petróleo, principal matéria-prima do combustível, pressionados pelos conflitos no Oriente Médio e pela guerra entre Rússia e Ucrânia.

O barril do petróleo Brent, referência internacional, foi negociado entre US\$ 100 e US\$ 106 na primeira quinzena de outubro e chegou a US\$ 113,17 no dia 22. Para o governo, qualquer valor acima dos US\$ 70 gera pressão forte nos preços para o mercado interno.

Além da alta da commodity, a desvalorização do real também pode encarecer a produção e a importação de diesel. Apesar de ser um grande produtor de petróleo, o Brasil importa cerca de um quinto do diesel que consome, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Em agosto, o diesel importado correspondeu a 23,14% das vendas nacionais de diesel A, combustível ainda sem a mistura

obrigatória de biodiesel.

A junção desses fatores dá no seguinte resultado:

- O preço do diesel comum subiu 6,67% na primeira quinzena de outubro, chegando à média de R\$ 7,20 por litro, segundo o Índice de Preços Edenred Ticket Log (IPTL). Já o diesel S-10 ficou 5,07% mais caro no período, chegando a R\$ 7,46 por litro. Em relação a janeiro, o diesel comum acumulou aumento de 15,2%.
- Os preços também variam entre as regiões do país. No Norte, o litro do diesel comum custava, em média, R\$ 7,75, enquanto o S-10 tinha preço médio de R\$ 7,80. Em Roraima, o diesel comum chegou a R\$ 8,19; no Acre, o S-10 atingiu R\$ 8,30. No Sul e no Sudeste, a média do diesel comum era de R\$ 6,97 por litro.

Esse aumento que se reflete no transporte de cargas, feito principalmente por caminhões no Brasil. No agronegócio, o combustível mais caro eleva o custo do frete e da produção, e esse aumento pode ser repassado aos preços dos alimentos.

Como mostrou o Globo Rural, agricultores do Rio Grande do Sul já demonstram preocupação com a possível falta de diesel às vésperas do plantio da safra de verão.

Por que o Brasil precisa importar diesel?

Entre janeiro e agosto, a produção de diesel pela Petrobras chegou a crescer 18,5%, passando de 32,7 milhões para 38,7 milhões de barris. Ainda assim, a produção nacional não foi suficiente para atender a toda a demanda pelo combustível.

No primeiro semestre de 2026, o Brasil consumiu 213,2 milhões

de barris de diesel. Segundo a ANP, a produção nacional foi de 154,8 milhões de barris, enquanto as importações somaram 43,5 milhões de barris, o equivalente a 20,4% do consumo no período.

A dependência de importações está relacionada à capacidade de refino do país. Isso porque extrair petróleo não é o mesmo que produzir combustíveis: o petróleo precisa ser processado em refinarias para se transformar em diesel e outros derivados usados por caminhões, máquinas agrícolas e veículos.

Nos últimos anos, a Petrobras vendeu refinarias para empresas privadas como parte de um programa de venda de ativos. Esse movimento ganhou força durante o governo de Jair Bolsonaro (PL), quando a estatal negociou unidades do setor de refino.

O professor Paulo Feldmann, da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária da Universidade de São Paulo (FEA-USP), questiona os custos de produção do diesel nessas refinarias e afirma que, em algumas situações, o combustível produzido no Brasil chega a ser mais caro que o importado.

Já Francismar Ferreira, do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep), afirma que diminuir a dependência das importações exige ampliar e modernizar as refinarias brasileiras, além de rever os investimentos da Petrobras no setor.

Por que a alta do diesel pesa tanto no Brasil?

□□ A partir da segunda metade do século XX, o Brasil passou a priorizar o transporte de cargas por rodovias, enquanto as ferrovias perderam espaço. Essa mudança acompanhou o crescimento da indústria automobilística e a expansão da malha rodoviária.

Hoje, a dependência das estradas faz com que a alta do diesel aumente os custos do frete e, conseqüentemente, do transporte de mercadorias.

“Os combustíveis em geral, sobretudo gasolina e diesel, têm um impacto muito grande sobre o transporte de mercadorias. O Brasil é um país grande e precisa transportar cargas por longas distâncias, isso afeta muito a produtividade do Brasil”, afirma Paulo Feldmann, da FEA-USP.

-□ Países como Argentina e Estados Unidos também sofrem com a alta dos combustíveis, mas contam com redes ferroviárias que permitem escoar parte da produção agrícola e industrial por trens, diminuindo a dependência das rodovias em determinados trajetos.

Há também riscos para o abastecimento, como alertam os agricultores do RS. Murilo Viana, mestre em economia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), avalia que os subsídios concedidos recentemente pelo governo, ao manter os preços internos artificialmente abaixo dos internacionais, podem desestimular empresas privadas a importar diesel.

Nesse cenário, a Petrobras poderia ser pressionada a assumir uma parcela maior das importações, eventualmente vendendo o combustível com prejuízo por litro. Caso isso não ocorra, o país poderia enfrentar dificuldades de abastecimento por falta de importação pela iniciativa privada.

Como isso afeta os preços dos alimentos?

O agronegócio está entre os setores mais afetados pela alta do diesel, já que o combustível é utilizado tanto nas máquinas agrícolas, durante o preparo do solo, o plantio e a colheita, quanto no transporte da produção até armazéns, indústrias, portos e centros consumidores.

“O aumento dos custos pode reduzir a competitividade das exportações e encarecer os alimentos no mercado interno”, afirma Paulo Feldmann, da FEA-USP.

“Todos falam que ‘da porteira para dentro’ a agricultura brasileira é a mais competitiva do mundo. O Brasil perde muito no transporte, que é o que mais afeta o custo.”

Com o frete mais caro, produtores e empresas podem ter seus lucros reduzidos ou repassar parte dos custos adicionais aos compradores.

O repasse, porém, não acontece necessariamente de forma integral ou imediata. Parte do aumento pode ser absorvida ao longo da cadeia de produção e distribuição, dependendo dos contratos, da concorrência e das margens de lucro das empresas.

Nesse contexto, o governo Lula tem apostado em subsídios temporários para conter os efeitos de altas de preços que considera passageiras.

Subsídio alivia a alta, mas tem limites

A prorrogação do subsídio anunciada pelo governo busca reduzir os efeitos da alta dos preços internacionais do petróleo no Brasil. Para Feldmann, a medida pode ajudar a conter o repasse dos custos, mas tem limites porque depende de recursos públicos, em um momento de dificuldades nas contas do governo.

Para Murilo Viana, o subsídio pode ser justificado pelo fato de que a alta dos preços internacionais do petróleo também pode elevar a arrecadação do governo brasileiro. Isso porque o país exporta petróleo bruto e recebe receitas de royalties, dividendos da Petrobras e tributos.

O subsídio, portanto, representa um gasto imediato para o

governo, mas pode ajudar a evitar custos e impactos maiores sobre a economia. O resultado dessa estratégia, porém, depende de quanto o governo arrecada a mais com o petróleo, de quanto gasta com o subsídio e de quanto do aumento do diesel chegaria aos preços de outros produtos.

Para Viana, medidas para estabilizar os preços podem ser válidas, desde que sejam temporárias e tenham regras claras para seu encerramento, evitando que o subsídio se transforme em uma forma permanente de manter os preços artificialmente baixos.

O que reduziria a dependência brasileira?

Ampliar a capacidade de refino, investir em alternativas de transporte e reduzir a dependência de insumos importados são medidas que podem, na visão dos analistas, tornar o Brasil menos vulnerável.

Para Francismar Ferreira, do Ineep, uma solução de longo prazo exige ampliar e modernizar as refinarias brasileiras, além de aumentar os investimentos no setor.

A discussão também envolve o papel da Petrobras na produção de combustíveis derivados do petróleo, assim como na distribuição e revenda desses produtos.

O economista Murilo Viana também defende ampliar a produção nacional de fertilizantes, outro insumo essencial para o agronegócio.

Essa medida não resolve diretamente a dependência do diesel, mas faz parte de uma estratégia mais ampla para reduzir a vulnerabilidade do setor às oscilações do dólar e dos insumos no mercado internacional.

Fonte: G1 e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso

28/10/2026/15:14:52

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