



Além da edição impressa, as notícias do Agronegócio são publicadas diariamente no site do JC. Aponte a câmera do celular para o QR Code e acesse. www.jornaldocomercio.com/agro



Alta do diesel pressiona custo das lavouras

Incremento para as culturas de soja, arroz, milho e trigo no Estado pode chegara R\$ 750 milhões na próxima safra

Ana Esteves, especial para o JC
economia@jornaldocomercio.com.br

A elevação do valor do diesel, que já ultrapassa os 24% no Estado, reflexo da guerra no Irã com o fechamento do estreito de Ormuz, gera impacto direto no agronegócio gaúcho, pelo aumento no valor dos fretes e do custo operacional das máquinas que trabalham a campo. Conforme levantamento da Federação da Agricultura do Rio Grande do Sul, (Farsul), se os custos da safra de 2026 forem mantidos em 2027, variando apenas o preço do diesel, os produtores gaúchos desembolsarão, para a próxima safra, cerca de R\$ 750 milhões a mais nas culturas de soja, arroz, milho e trigo, podendo ultrapassar os R\$ 860 milhões, caso o combustível siga subindo.

A soja e o arroz tendem a ser as lavouras que mais sentirão os reflexos da alta do combustível, com aumento de mais de R\$ 425 milhões no caso da oleaginosa e de mais de R\$ 287 milhões se levadas em conta as plantações do cereal. “Isso traz uma enorme preocupação pois estamos em plena colheita. Tem muito grão para ser colhido no Estado a um custo bem mais alto”, afirma o economista-chefe da Farsul, Antônio da Luz.

A alta dos custos logísticos inicia na propriedade, com a abastecimento das máquinas que vão plantar e colher, segue no transporte desses grãos, seja

Custo de Combustíveis com Operação Mecânicas

Cultura	Fev/26(R\$/ha)	Projeção hoje (R\$/ha)	Área (ha)	Impacto (R\$/ha)	Impacto no RS (R\$)
Arroz	879,98	1.055,97	971.284	176,00	170.941.884,40
Milho	327,00	392,40	718.860	65,40	47.013.357,74
Soja	230,92	277,10	6.796.716	46,18	313.898.410,29
Trigo	206,96	248,36	1.166.163	41,39	48.270.876,37
TOTAL				328,97	580.124.528,80

Custo de Frete

Cultura	Fev/26 (R\$/ha)	Projeção hoje (R\$/ha)	Área (ha)	Impacto (R\$/ha)	Impacto no RS (R\$)
Arroz	601,52	721,82	971.284	120,30	116.849.350,34
Milho	213,10	255,72	718.860	42,62	30.637.813,20
Soja	81,76	98,11	6.796.716	16,35	111.139.900,03
Trigo	91,42	109,70	1.166.163	18,28	21.322.124,29
TOTAL				197,56	279.949.187,86

para a indústria, cooperativa, trading ou porto. Dessa etapa para a frente, até chegar no consumidor final, vai aumentando o custo final do produto, gerando inflação. “É quando os preços ficam mais altos, mas ninguém está ganhando dinheiro. Está todo mundo vendendo mais caro, mas ninguém está ganhando por isso”, diz o economista.

O professor da Escola de Negócios da PUCRS, economista Augusto Alvim, destaca que no campo, o diesel é essencial para praticamente todas as etapas da produção: do preparo do solo à colheita, o que eleva o custo por hectare e pressiona a rentabilidade dos produtores. Além disso, o impacto é ainda mais significativo na logística, já que o transporte rodoviário predomina no

escoamento da produção, tornando o frete mais caro e reduzindo margens. “Difícilmente poderia haver uma forma de redirecionar para outras formas de transporte, pois existe uma rigidez estrutural em função da dependência ao transporte rodoviário”, avalia.

Como o conflito no Oriente Médio não parece se encaminhar para uma solução a curto prazo, a preocupação do setor se estende para além da colheita da safra 2025/2026, pois em breve inicia a implantação das lavouras de inverno. “Em maio já iniciamos a safra de trigo, mas se esse cenário se mantiver, muitos produtores vão optar por não plantar, pois no ano passado mal cobriu os custos de produção e agora o indicativo é de prejuízo”, afirma o presidente da Federação dos

Impacto Total

Cultura	Impacto (R\$/ha)	Impacto no RS (R\$)
Arroz	296,30	287.791.234,74
Milho	108,02	77.651.170,94
Soja	62,54	425.038.310,32
Trigo	59,68	69.593.000,66
TOTAL	526,53	860.073.716,66

FONTE: PROJETO CAMPO FUTURO/CNA/CEPEA/FARSUL E LSPA/IBGE
CÁLCULO ELABORADO PELA ASSESSORIA ECONÔMICA DO SISTEMA FARSUL

Agricultores do Rio Grande do Sul (Fetagr-RS), Eugênio Zanetti.

Para o dirigente, a crise que se estabeleceu diante da alta do diesel expõe também o problema da dependência do Brasil tanto dos combustíveis fósseis, como de fertilizantes. “Num país onde 40% do PIB vem da agricultura, é inadmissível não ter uma estratégia de autossuficiência para insumos estratégicos para agricultura”, protesta.

O temor do setor vai além e contempla também a safra de verão 2026/2027, não só pela escalada dos preços do diesel, mas também pelo incremento nos valores dos insumos como os defensivos e os fertilizantes. “Hoje nós estamos falando do diesel para colher, mas em breve vamos falar do diesel para plantar safra de inverno, do fertilizante e do defensivo para safra de verão”, diz Antônio da Luz.

Maior desembolso pode inviabilizar cultivo da safra de inverno, diz economista

O preço elevado dos insumos básicos para a implantação das lavouras de trigo, e de outras culturas de inverno, pode inviabilizar o plantio no Estado. A avaliação é do economista Julcemar Zilli que nessa entrevista, concedida com exclusividade para o Jornal do Comércio, avalia o cenário de preocupação de representantes do setor primário, gerado pela guerra no Oriente Médio.

Jornal do Comércio - O aumento do diesel tem afetado mais quem planta ou quem cria?

Julcemar Zilli - O impacto é generalizado, mas com um efeito maior na agricultura, princi-

palmente porque nós estamos aí com uns 50% da colheita de soja que precisa ser feita e acaba elevando esse custo da colheita, sendo que o produtor não vai conseguir repassar esse aumento do custo para o preço final. Então, a margem do produtor acaba diminuindo. Na pecuária é mais um efeito indireto no sentido de que ocorre o aumento do frete tanto da ração, milho, do farelo de soja como do transporte dos animais, mas esse efeito acaba sendo menor do que o que ocorre na agricultura, por estar na fase final da safra.

JC - E como serão os reflexos na safra de inverno?

Zilli - Agora os produtores

começam a montar todo o plano da próxima safra e a compra dos fertilizantes acaba tendo efeito do preço do petróleo, pois muitos são oriundos do petróleo e da região do Oriente Médio onde ocorre a guerra, gerando escassez de oferta desse produto, elevando o preço. O produtor já está fazendo as suas compras e com preço elevado. Isso vai diminuir ou até mesmo inviabilizar a próxima safra.

JC - Como que fica a questão do repasse desses aumentos de preços para o produtor final?

Zilli - O consumidor vai sentir esse efeito. Já começou a sentir levemente, mas cada vez mais

isso vai aparecer, pois o produtor, o fretista não vão conseguir segurar para eles todo esse aumento nos preços. Isso vai ser repassado ao preço dos produtos finais, e como é uma pressão inflacionária a tendência é que nós tenhamos aí um aumento generalizado dos preços, com uma inflação um pouco maior do que nós estamos enxergando atualmente. O diesel representa em torno de 30% do valor do frete, o que será repassado para o preço do frete e logo para o preço do produto final. E o consumidor vai acabar pagando um pouco dessa conta, com um alimento mais caro. E quem acaba sofrendo mais? As pessoas de renda

média baixa ou renda baixa.

JC - E que medidas poderiam ser tomadas, além da redução de impostos por parte do Governo Federal, para mitigar essa situação?

Zilli - As ações governamentais auxiliam, porque fazem com que o preço do diesel baixe, mas não são eternas. Tem outras alternativas de curto prazo como liberar a importação de alguns produtos para suprir o mercado interno, só que isso vai atender o consumidor, mas vai prejudicar o produtor. O Plano Safra poderia conter algum adendo para refinar os produtores que vão colher com baixa margem de lucro, ou no prejuízo.