



# PESQUISA

## Inflação dos combustíveis para a Aviação Agrícola

Impactos na produção, alimentos e economia brasileira

Abril de 2026

[www.sindag.org.br](http://www.sindag.org.br)



## BRASIL > ANÁLISE DESCRITIVA DA PESQUISA

Dados iniciais.

### 1. Perfil geográfico da amostra

A pesquisa reuniu **30 empresas de aviação agrícola** distribuídas em diferentes regiões do Brasil.  
Distribuição por estado:

Região	Participação
Sudeste	50%
Centro-Oeste	30%
Sul	20%

Estado	Nº de Empresas
São Paulo	10
Rio Grande do Sul	6
Goiás	5
Minas Gerais	5
Mato Grosso	4
Tocantins	1
Paraná	1
Mato Grosso do Sul	1

Total de estados: **9**

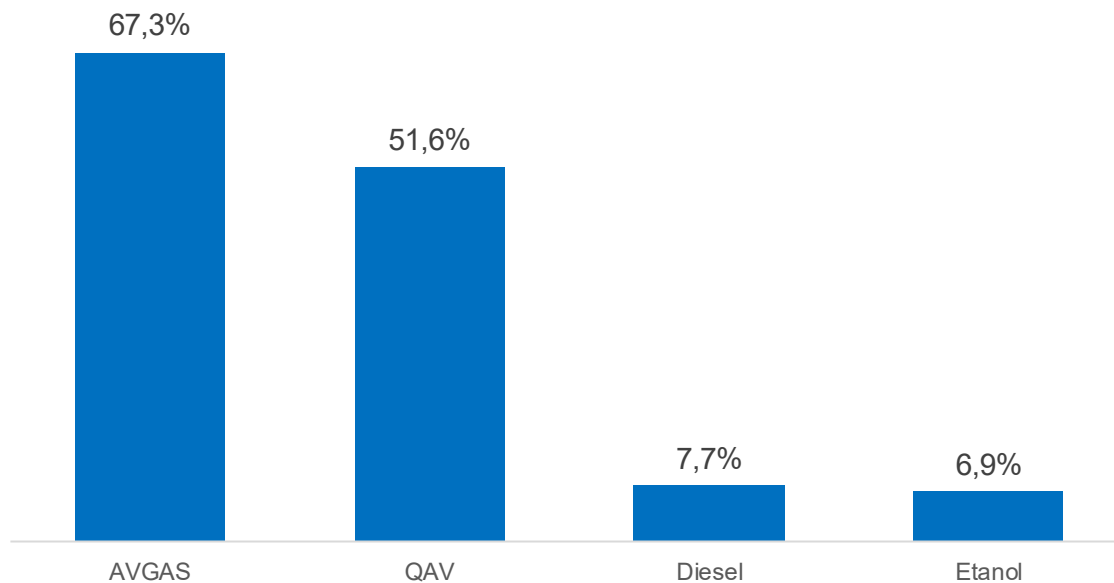
Predominância das regiões **Sudeste e Centro-Oeste**, que concentram grande parte da produção agrícola e da operação aeroagrícola no Brasil.

Algumas empresas atuam em dois estados.

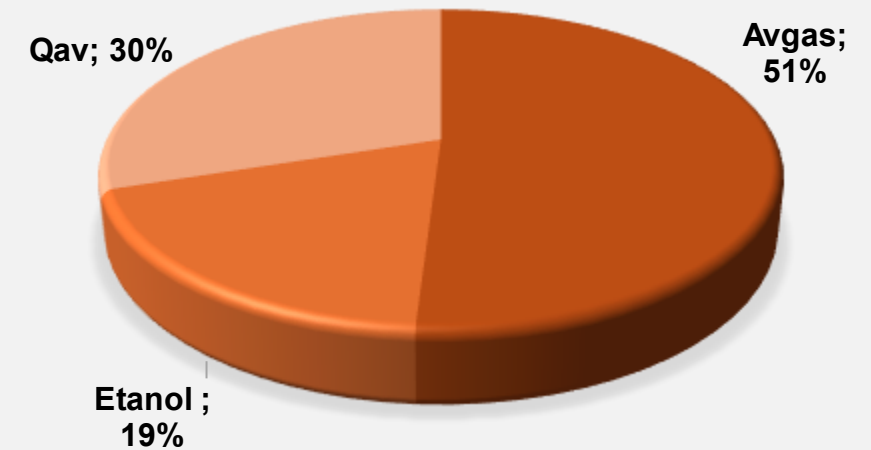
## BRASIL > INFLAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS

AVGAS – GASOLINA DE AVIAÇÃO | QAV – QUEROSENE DE AVIAÇÃO | ETANOL

### Inflação dos combustíveis na aviação agrícola



### Percentual da frota aeroagrícola tripulada por combustível



Os combustíveis mais críticos da operação aérea apresentam os maiores aumentos.

## BRASIL > **AVGAS (DETALHAMENTO)**

Gasolina de Aviação (AVGAS).

<b>Indicador</b>	<b>Valor</b>
<b>Preço médio antes</b>	R\$ 8,36
<b>Preço médio atual</b>	R\$ 13,99
<b>Aumento médio</b>	67,3%

Aumento mais elevado entre os combustíveis analisados  
Pressão direta sobre operações com aeronaves.

## BRASIL > QAV (DETALHAMENTO)

Querosene de aviação.

<b>Indicador</b>	<b>Valor</b>
<b>Preço médio antes</b>	R\$ 5,58
<b>Preço médio atual</b>	R\$ 8,46
<b>Aumento médio</b>	51,6%

Principal combustível das aeronaves turboélice com Impacto direto na operação aeroagrícola. As aeronaves com motores turbo representam em torno de 30% da frota.

## BRASIL > ETANOL (DETALHAMENTO)

Etanol – em torno de 20% da frota se movimenta com este combustível na frota aeroagrícola tripulada 2025.

<b>Indicador</b>	<b>Valor</b>
<b>Preço médio antes</b>	R\$ 4,03
<b>Preço médio atual</b>	R\$ 4,31
<b>Aumento médio</b>	6,9%

Combustível com menor variação.  
Maior estabilidade relativa no período.  
Alternativa mais previsível dentro da operação.

## BRASIL > DIESEL (DETALHAMENTO)

Combustível utilizado para transportar equipamentos e o próprio combustível utilizado nos aviões agrícolas.

<b>Indicador</b>	<b>Valor</b>
<b>Preço médio antes</b>	R\$ 6,62
<b>Preço médio atual</b>	R\$ 7,13
<b>Aumento médio</b>	7,7%

Impacto indireto na operação aeroagrícola  
Pressão sobre logística, abastecimento e suporte em campo

## BRASIL > IMPACTO ECONÔMICO

Percepção das empresas:

O Índice de Inflação da Aviação Agrícola (IAVAG) registrou **queda de -0,85% em fevereiro de 2026**, refletindo um alívio pontual nos custos operacionais do setor. Esse movimento foi impulsionado principalmente pela **desvalorização do câmbio (-1,54%)** e pela **queda do etanol (-6,44%)**, fatores que reduziram temporariamente a pressão sobre a estrutura de custos da aviação agrícola.

No entanto, esse cenário se inverteu rapidamente. A estimativa preliminar para março de 2026 aponta que o IAVAG deve atingir uma **alta superior a +6,75%**, representando uma variação de aproximadamente **+7,60 pontos percentuais em relação ao mês anterior**.

Esse avanço reflete a forte pressão dos custos energéticos, impulsionada pela alta do **heating oil (+58,46%)**, além da valorização do câmbio (+1,35%) e do aumento do etanol (+3,64%). Soma-se a esse cenário a **tendência de pressão inflacionária nos índices domésticos, como INPC e IPCA, além da inflação americana (CPI)**, fatores que podem ampliar ainda mais a expectativa de inflação no setor aeroagrícola nos próximos meses, visto que nessa prévia ainda não foi apresentado o dado atual de março e abril.



## BRASIL > REPASSE DOS PREÇOS

Entendimento claro.

A pesquisa indica um **impacto entre 14% e 40%, com média aproximada de 25% nos custos operacionais relacionado a combustíveis** das empresas aeroagrícolas **dependendo da frota e região**. Diante desse cenário, o percentual de repasse ficou **>10% dependendo da região do Brasil e da frota**, como forma de recompor parcialmente essa pressão. Esse movimento pode afetar diretamente o preço dos alimentos e, por consequência, a própria balança comercial brasileira, uma vez que a aviação agrícola atende os principais polos produtivos do país.

Em 2025, os 10 principais produtos agropecuários representaram **mais de 40% das exportações brasileiras**. Além disso, **83% da produção agrícola está concentrada em apenas 8 estados**, onde também se encontra **87% da frota aeroagrícola**, evidenciando o alto grau de sensibilidade do sistema produtivo a aumentos de custo no setor.

## BRASIL > Ações realizadas pelo SINDAG

Pesquisa.

- Estruturação de uma **pesquisa nacional** junto às empresas aeroagrícolas para entender, com base técnica, os impactos do aumento dos combustíveis no setor;
- Apresentação dos dados e do cenário ao Instituto Pensar Agro;
- Encaminhamento da pauta à Frente Parlamentar da Agropecuária no Congresso Nacional;
- Comunicação direta ao **Ministro da fazenda Dario Durigan** sobre os impactos na produção agropecuária;
- Apresentação da situação à **Ministra da Casa Civil Miriam Belchior**, destacando os riscos para alimentos, economia e inflação;
- Comunicação ao Ministro da Agricultura André de Paula
- Solicitação de avaliação de **subvenção aos combustíveis ou outras medidas de apoio** para conter a pressão inflacionária no setor aeroagrícola

## BRASIL > Conclusão

Pesquisa.

A pesquisa evidencia uma **pressão relevante e acelerada sobre os custos da aviação agrícola**, impulsionada principalmente pelo aumento expressivo dos combustíveis mais críticos da operação, como o QAV e a AVGAS. Mesmo diante de um impacto entre 14% e 40%, com média aproximada de 25% nos custos operacionais relativos a combustível, as empresas já indicam a necessidade de um **repassse maior que 10%** para manter a viabilidade operacional dependendo da região e equipamentos. Trata-se de um movimento que não se restringe às empresas, mas que tende a se propagar ao longo de toda a cadeia produtiva, alcançando diretamente a produção de alimentos, fibras e energia no Brasil.

Além disso, os dados reforçam que o impacto possui **caráter sistêmico e nacional**, uma vez que a aviação agrícola atende uma parcela significativa das aplicações nas lavouras e está diretamente conectada às principais cadeias exportadoras do país, responsáveis por mais de 40% das exportações brasileiras. Com forte concentração produtiva em poucos estados e alta dependência da operação aérea, qualquer aumento de custo no setor tende a amplificar efeitos econômicos, pressionando preços internos, competitividade internacional e a própria balança comercial, o que torna urgente a adoção de medidas para mitigar essa escalada de custos.



**“O aumento dos combustíveis da aviação agrícola não é um problema setorial. É um risco direto para a inflação de alimentos no Brasil.”**



Dúvidas?

Claudio Junior Oliveira Gomes, Ph.D

Economista responsável pela pesquisa | CORECONRS 8905

61 9 98817791 | [diretoroperacional@sindag.org.br](mailto:diretoroperacional@sindag.org.br)