

# Combustíveis sob pressão: alta global expõe limites da redução de impostos no Brasil

*Para a advogada Yasnaia Tanandra de Souza Barbosa, desoneração tributária tem efeito limitado e nem sempre chega ao consumidor final nas bombas*

CARATINGA - A escalada recente no preço dos combustíveis, impulsionada pelas tensões geopolíticas envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã, reacendeu no Brasil o debate sobre o papel dos tributos na formação do preço do diesel. Diante do risco de novos aumentos, o governo federal anunciou a zedagem de impostos como PIS e Cofins, numa tentativa de conter o impacto imediato nas bombas. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva também defendeu que os estados avaliassem a redução do ICMS — principal tributo incidente sobre combustíveis.

A reação, no entanto, foi negativa. Em nota, o Comitê Nacional de Secretários de Fazenda argumentou que a experiência recente demonstra que cortes tributários não são necessariamente repassados ao consumidor final. Segundo os estados, parte relevante desses descontos se perde ao longo da cadeia de distribuição, enquanto a arrecadação — essencial para financiar serviços públicos — sofre perdas significativas.

Para compreender os limites e os efeitos dessas medidas, o DIÁRIO ouviu a advogada Yasnaia Tanandra de Souza Barbosa.

**A redução de tributos federais, como PIS e Cofins sobre o diesel, tende a gerar impacto direto e mensurável nas bombas ou esse efeito se dilui ao longo da cadeia de distribuição, entre refinarias, distribuidoras e postos?**

A expectativa mais natural de qualquer consumidor ao ler uma manchete sobre a redução de impostos federais, como o PIS e a Cofins, é imaginar que o preço do combustível cairá na exata mesma proporção no dia seguinte. No entanto, a realidade do mercado de combustíveis é muito mais complexa e estruturada em diversas camadas. O efeito de uma desoneração tributária raramente chega de forma integral e imediata ao bolso do consumidor final, pois o valor que vemos na bomba de combustível é o resultado final de uma longa cadeia de distribuição. Essa cadeia envolve gigantes do setor, começando pelas refinarias ou importadoras, passando pelas grandes empresas distribuidoras e chegando, finalmente, ao posto revendedor que abastece os caminhões e os veículos comerciais. Cada um desses agentes econômicos atua em um ambiente de livre iniciativa e, naturalmente, possui seus próprios custos operacionais e margens de lucro a zelar.

Quando o Governo Federal decide abrir mão de arrecadar o PIS e a Cofins sobre o óleo diesel, ele está reduzindo apenas uma fatia específica do custo

total do produto. Acontece que, no exato momento em que essa redução tributária entra em vigor, outros fatores de custo podem estar aumentando de forma simultânea. Por exemplo, o frete para transportar o combustível da refinaria até o posto pode ter ficado mais caro, os salários dos frentistas podem ter sofrido reajuste ou o custo de manutenção das instalações pode ter se elevado. Nesse cenário dinâmico, os intermediários da cadeia muitas vezes absorvem a folga gerada pela queda do imposto para recompor as suas próprias margens de lucro ou para compensar o aumento de outras despesas operacionais. Sendo assim, o desconto tributário acaba funcionando como um amortecedor para os custos internos das empresas, diluindo-se consideravelmente antes de refletir no visor da bomba.

Além das questões logísticas e dos custos internos das empresas, existe o princípio jurídico e econômico da liberdade de preços. No Brasil, o mercado de combustíveis não é tabelado pelo Estado. Isso significa que o dono do posto de gasolina tem a liberdade garantida por lei para definir o preço final de venda do seu produto, baseando-se na concorrência da sua região e nas suas necessidades financeiras. O poder público não possui ferramentas legais para obrigar o revendedor a repassar integralmente a redução do imposto para o consumidor. Portanto, a resposta técnica é que o efeito da desoneração fatalmente se dilui. A redução de impostos pode até impedir que o preço suba de forma abrupta em um momento de crise, mas garantir uma queda matemática e perfeitamente proporcional na bomba é algo que a dinâmica do livre mercado simplesmente não permite.

**Estados têm sustentado que a simples redução de impostos não garante queda no preço final. Do ponto de vista técnico-tributário, essa leitura se confirma? Quais elementos da formação de preço explicam essa dissociação?**

A alegação dos governos estaduais está rigorosamente correta e encontra pleno respaldo na teoria econômica e no direito tributário contemporâneo. A frustração de quem acompanha os noticiários surge da falsa premissa de que o preço de um produto é formado apenas pela soma do seu custo de produção com os impostos recolhidos. Na verdade, a formação de preço do óleo diesel é uma composição complexa e fragmentada. O imposto é apenas um dos ingredientes dessa receita. Para que uma pessoa inserida no mercado de consumo atual enten-



**Advogada Yasnaia Tanandra de Souza Barbosa**

da essa lógica, basta observar que o preço do diesel engloba o custo do petróleo no mercado internacional, os custos de refino, a mistura obrigatória de biodiesel exigida por lei, as despesas logísticas de transporte e armazenamento, além das margens de lucro da Petrobras, das distribuidoras e dos postos.

A principal razão para essa dissociação entre imposto e preço final reside no fato de que o petróleo é uma commodity global. O seu preço de referência é cotado em dólares no mercado internacional. Isso significa que o valor cobrado nas refinarias brasileiras sofre um impacto imediato das variações do câmbio e do barril de petróleo no exterior. Se o governo estadual ou federal aplicar um grande desconto nos impostos em uma determinada semana, mas, na mesma semana, o dólar disparar em relação ao real ou houver um conflito geopolítico que faça o barril de petróleo encarecer, o custo da matéria-prima vai subir de forma drástica. O aumento na base de custo do produto tem força suficiente para engolir completamente o desconto tributário concedido. Como resultado, o preço final na bomba pode permanecer o mesmo ou até aumentar, deixando a população com a falsa impressão de que a redução de impostos foi uma mentira.

Do ponto de vista técnico-tributário, os impostos incidem sobre bases de cálculo que são sensíveis aos movimentos de mercado. O regime de concorrência faz com que o mercado dite as regras do valor final. O Estado pode calibrar a sua tributação para tentar influenciar a economia, mas ele não detém o controle sobre os componentes não tributários que formam o preço de venda. A parcela

correspondente à tributação, embora seja bastante relevante no Brasil, não atua no vácuo. Ela dialoga diretamente com as oscilações do mercado financeiro global e com a estrutura de custos logísticos de um país de dimensões continentais. É justamente essa combinação de fatores incontroláveis pelo fisco que comprova a tese dos Estados e explica por que canetadas para reduzir impostos não garantem, por si só, o barateamento sustentável do combustível.

**Como se estrutura hoje a carga tributária do diesel no Brasil, considerando a incidência monofásica de tributos federais e o modelo “ad rem” do ICMS? Onde, de fato, está o maior peso tributário?**

A estrutura de tributação do óleo diesel no Brasil passou por mudanças profundas recentemente para tentar garantir maior transparência para o cidadão e facilitar a fiscalização pelo Estado. Atualmente, o sistema é baseado na incidência monofásica tanto para os tributos federais quanto para o imposto estadual. A palavra monofásica significa uma única fase. Em termos práticos, isso quer dizer que o imposto não é cobrado em cada uma das etapas do transporte e da revenda. Ele é cobrado integralmente e de uma só vez na origem da cadeia, ou seja, diretamente nas refinarias brasileiras ou no momento exato em que o combustível importado desembarca nos portos do país. Esse modelo foi uma grande inovação tecnológica e jurídica, pois impede que empresas intermediárias soneguem os tributos e garante que o consumidor pague uma carga tributária que já foi recolhida antecipadamente pelo produtor.

Dentro dessa estrutura, a

cobrança do ICMS, que é o imposto pertencente aos governos estaduais, passou a operar sob o modelo ad rem. Historicamente, o imposto era cobrado no modelo ad valorem, que significa sobre o valor final do produto. Se o diesel ficasse mais caro, o Estado ganhava mais dinheiro automaticamente, o que gerava enorme revolta na sociedade. Com a implementação do modelo ad rem, a lei passou a definir um valor fixo em reais e centavos para cada litro de diesel comercializado, independentemente do preço de venda do combustível. Atualmente, quando você abastece um veículo ou paga um frete, você tem a clareza de que uma quantidade exata e tabelada por litro é destinada aos cofres estaduais, eliminando o efeito multiplicador que a inflação causava na arrecadação pública.

Apesar da criação do modelo ad rem e da incidência monofásica trazerem mais estabilidade, a resposta sobre onde reside o maior peso tributário permanece historicamente apontando para os governos estaduais. O ICMS sempre representou a fatia mais pesada e volumosa da carga tributária sobre os combustíveis no Brasil, superando com larga margem os tributos federais, que são o PIS, a Cofins e a CIDE. A arrecadação do ICMS é o verdadeiro motor financeiro das administrações estaduais, sendo responsável por financiar desde a folha de pagamento da polícia militar até a manutenção de hospitais públicos e escolas estaduais. Por ter um impacto direto e profundo na vida financeira dos entes federativos, a fatia do ICMS inserida em cada litro de diesel continua sendo o principal ponto de atenção e de desgaste no debate sobre o custo da energia e dos transportes no país.

**A substituição do ICMS percentual por um valor fixo por litro trouxe previsibilidade arrecadatária, mas alterou a dinâmica do preço final. Esse modelo corrige distorções históricas ou apenas redistribui o impacto entre os agentes da cadeia?**

A migração do formato percentual para o modelo de valor fixo, conhecido como alíquota ad rem, é considerada um dos maiores avanços recentes na regulação tributária brasileira, pois ataca diretamente uma das maiores distorções do nosso sistema. No modelo antigo, quando ocorria uma crise global e o preço do petróleo disparava, o Estado passava a arrecadar muito mais dinheiro, punindo duplamente o cidadão, que pagava mais pelo produ-

to em si e, conseqüentemente, pagava um volume financeiro maior de imposto. O modelo de valor fixo corrige essa injustiça fundamental. Ele desvincula a receita do governo das crises do mercado de energia. Hoje, o Estado arrecada exatamente o mesmo valor em reais por litro, esteja o barril de petróleo a cinquenta ou a cem dólares, o que confere uma excepcional previsibilidade arrecadatária para os governadores planejarem os seus orçamentos anuais de forma segura e transparente.

Por outro lado, é imperativo reconhecer que essa mudança estrutural alterou significativamente a dinâmica de composição do preço nas bombas e introduziu um novo tipo de rigidez econômica. Ao estabelecer um valor nominal fixo por litro, o modelo ad rem cria um piso tributário inflexível. Isso significa que, se por algum motivo favorável o mercado internacional inundar o mundo com petróleo barato e o custo do refino despencar, o preço final do diesel no Brasil não cairá na mesma velocidade. O imposto fixo passará a representar uma proporção percentual muito maior do preço final do produto do que representava antes. Em momentos de baixa nos preços internacionais, o modelo ad rem impede que o consumidor sinta todo o benefício da queda, funcionando como uma âncora pesada que segura o preço do combustível em um patamar artificialmente mais elevado.

Assim, não se pode dizer que a adoção do valor fixo apenas redistribui o impacto entre as distribuidoras e os postos. Na verdade, ela altera a própria natureza da relação entre o Estado e o consumidor. Essa política corrige o grave problema da tributação que se aproveitava da inflação para inflar os cofres públicos, mas impõe ao cidadão o ônus da inflexibilidade em tempos de bonança econômica global. É uma escolha jurídica e política deliberada que prioriza a segurança orçamentária do Estado e a pacificação de conflitos federativos em detrimento de uma flutuação livre e completa dos preços repassados à população. Compreender essa troca de vantagens e desvantagens é essencial para avaliar de forma madura as políticas públicas de controle de combustíveis no Brasil contemporâneo.

**Em um cenário de forte influência de variáveis externas, como cotação do petróleo e câmbio, até que ponto políticas de desoneração tributária têm capacidade real de interferir no preço do diesel ao consumidor?**

A capacidade real de uma

desoneração tributária interferir no preço do diesel de maneira sustentável é extremamente limitada e de curtíssima duração. Quando observamos o mercado globalizado de energia, percebemos que o Brasil está inserido em um tabuleiro onde as regras são ditadas pelas oscilações nervosas do mercado financeiro internacional. O preço de custo do combustível é determinado basicamente pela multiplicação de duas variáveis gigantescas e incontroláveis pelo governo brasileiro: a cotação internacional do barril de petróleo e a taxa de câmbio do dólar frente ao real. Qualquer alteração abrupta nesses dois fatores possui uma força econômica muito superior à de qualquer corte de impostos que o Congresso Nacional possa aprovar.

Para ilustrar de forma clara, imagine que o governo federal zere completamente todos os seus impostos sobre o diesel, abrindo mão de bilhões de reais que seriam usados em políticas sociais. Essa medida pode gerar um desconto momentâneo de alguns centavos na bomba. No entanto, se na semana seguinte ocorrer uma escalada de tensões no Oriente Médio que faça o preço global do petróleo disparar, ou se o Brasil enfrentar uma turbulência política que faça o valor do dólar subir abruptamente, o custo de importação do combustível e o preço praticado pelas refinarias vão saltar. Esse aumento de custo no mercado atacadista vai rapidamente corroer e engolir aquele desconto tributário inicial. O consumidor voltará a pagar caro pelo diesel, e o Estado estará muito mais pobre, sem recursos para investir em saúde e infraestrutura.

Sendo assim, as políticas de corte de impostos são ferramentas de eficácia marginal e funcionam apenas como um remédio sintomático temporário. Elas não tratam a raiz do problema, que é a vulnerabilidade do mercado nacional às intempéries globais. Do ponto de vista de eficiência econômica, apostar sistematicamente na desoneração tributária para controlar preços é uma estratégia frágil que compromete a arrecadação pública sem oferecer garantias reais de proteção ao bolso do cidadão. Para que exista uma blindagem efetiva contra esses choques externos, o país precisaria debater a criação de fundos de estabilização de preços ou expandir massivamente a sua capacidade de refino interno, estratégias muito mais complexas do que a simples renúncia de receitas tributárias.

**Considerando a dependência dos estados em relação ao ICMS, há espaço jurídico e fiscal para redução desse tributo sobre o diesel sem comprometer serviços públicos essenciais? Ou trata-se de uma equação praticamente inviável?**

Esta é a pergunta que toca no ponto mais sensível de toda a federação brasileira, e a resposta objetiva é que a margem

para manobras é praticamente nula. A Constituição Federal desenhou um sistema no qual os governos estaduais são os grandes responsáveis por prestar os serviços públicos mais imediatos e vitais para a população. A segurança pública, o financiamento das polícias militar e civil, a manutenção das escolas estaduais de ensino médio e o custeio de hospitais regionais de alta complexidade dependem vitalmente da arrecadação própria dos Estados. E o ICMS é, de longe, o imposto mais poderoso e robusto nessa estrutura de financiamento, sendo que a tributação sobre combustíveis, telecomunicações e energia elétrica compõe a base principal dessa montanha de recursos.

A legislação impõe aos governos estaduais deveres rigorosos de vinculação de receitas. Isso significa que fatias generosas de tudo o que é arrecadado com o ICMS devem ser obrigatoriamente destinadas à educação básica, à saúde pública e ao repasse para as prefeituras dos municípios, que também dependem desse dinheiro para pagar os professores municipais e manter postos de saúde abertos. Ao retirar ou reduzir drasticamente a cobrança de ICMS sobre o óleo diesel, o governador não está apenas cortando uma fonte de dinheiro livre, ele está cortando na carne o financiamento obrigatório de serviços que não podem parar. A perda de bilhões de reais de forma repentina gera um desequilíbrio fiscal imediato, forçando os governos a atrasarem o pagamento de salários de servidores ou a interromperem investimentos urgentes em infraestrutura.

Por essas razões, sob a perspectiva do direito financeiro e da responsabilidade fiscal, trata-se de uma equação praticamente inviável no longo prazo sem que haja uma medida compensatória forte. O cobertor do orçamento público é extremamente curto. Se o Estado decide baratear o frete e o combustível reduzindo o seu principal imposto, ele inevitavelmente terá que buscar esse dinheiro em outro lugar, seja criando novas taxas, seja aumentando o imposto sobre alimentos e bens de consumo das famílias, ou seja piorando a qualidade do atendimento no hospital público. Não existe almoço grátis na administração pública; toda renúncia de receita em um setor estratégico exige um sacrifício correspondente e doloroso em áreas sociais essenciais.

**A política de desoneração de combustíveis pode ser interpretada como medida emergencial ou há viabilidade para sua adoção como estratégia estrutural de controle de preços no longo prazo?**

Sob a ótica da gestão pública contemporânea e da racionalidade econômica, a desoneração tributária sobre combustíveis deve ser interpretada de forma estrita e exclusiva como uma medida emergencial, acionada apenas em momentos de gravíssima

disfunção do mercado global. Imagine um cenário de guerra que provoque um choque abrupto e violento no preço da energia, ameaçando paralisar a frota de caminhões de um país inteiro e causar um colapso imediato no abastecimento de alimentos. Nesses casos raros e excepcionais, o Estado pode e deve utilizar a ferramenta do corte temporário de impostos para amortecer o golpe inicial e dar tempo para que a economia respire e se reorganize. Funciona como um torniquete utilizado por paramédicos em um acidente grave para evitar que o paciente sangre até a morte antes de chegar ao hospital.

No entanto, tentar transformar essa medida paliativa em uma política estrutural e permanente de longo prazo é uma escolha desastrosa e insustentável. O Estado contemporâneo possui demandas crescentes e inadiáveis de investimentos sociais, transição energética e infraestrutura tecnológica. Abrir mão permanentemente da receita proveniente da tributação do diesel significa implodir a base do orçamento público. Além do impacto financeiro severo, manter impostos zerados sobre um combustível fóssil e altamente poluente envia o sinal econômico completamente errado para o mercado do século vinte e um. O mundo inteiro caminha na direção de taxar pesadamente a emissão de carbono para forçar as indústrias a investirem em frotas elétricas, ferrovias e energias renováveis. Baratear artificialmente o diesel atrasa o desenvolvimento tecnológico do país e incentiva o uso irracional de uma matriz energética do passado.

Portanto, não há viabilidade econômica nem alinhamento ambiental para a adoção da desoneração como estratégia definitiva de controle de preços. Uma política estrutural verdadeira para domar o preço dos combustíveis passa por investimentos pesados de longo prazo na construção de novas refinarias em solo nacional, na autosuficiência da produção de derivados, na expansão vigorosa da malha ferroviária e na criação inteligente de fundos de estabilização compostos por lucros de exportação de petróleo. Somente atacando a dependência excessiva do modal rodoviário e a vulnerabilidade aos preços internacionais é que o Brasil conseguirá proteger seus cidadãos de forma definitiva, sem precisar corroer irresponsavelmente a arrecadação destinada aos serviços públicos.

**O diesel ocupa papel central na matriz logística brasileira. Como sua carga tributária repercutiu em cadeia sobre frete, alimentos e inflação? É possível mensurar esse efeito de forma objetiva?**

O Brasil tomou, ao longo do século vinte, a decisão histórica de concentrar o transporte das suas riquezas nas rodovias, criando uma dependência colossal do modal rodoviário. Hoje, absolutamente tudo o que

uma pessoa consome viaja pelas estradas em cima de caminhões movidos a diesel. Desde o arroz e feijão que chegam às prateleiras dos supermercados, passando pelos materiais de construção e pelos medicamentos nas farmácias, até aquele smartphone de última geração comprado pela internet. O óleo diesel não é apenas o combustível de um veículo, ele é a verdadeira força motriz da circulação de bens da economia nacional. Quando a carga tributária incidente sobre o diesel é elevada, ela atinge em cheio o caminhoneiro e as transportadoras, que são o primeiro elo prático dessa imensa engrenagem logística.

A mecânica desse impacto é implacável e funciona como um efeito dominó. Ao pagar mais caro pelo litro do combustível por conta dos tributos, o transportador vê os seus custos operacionais dispararem e é obrigado a repassar esse aumento imediato para o valor do frete. Quando o agricultor ou a indústria precisam contratar o caminhão para levar a sua mercadoria, eles se deparam com um frete mais salgado e, naturalmente, somam essa despesa ao custo final da produção. Quando o produto chega ao supermercado ou à loja, o comerciante embute o valor da logística no preço final da etiqueta. No fim da linha, o cidadão que vai ao mercado fazer compras acaba pagando silenciosamente por todo esse aumento escalonado. Esse fenômeno generalizado de encarecimento do custo de vida é o que os economistas chamam de inflação de custos, um veneno que corroí o poder de compra dos salários, especialmente das camadas mais jovens e vulneráveis da população.

É plenamente possível mensurar esse efeito de forma técnica e objetiva. Os analistas do Banco Central e os institutos de pesquisa econômica utilizam ferramentas matemáticas avançadas, como as matrizes de insumo-produto, para calcular exatamente a velocidade e a intensidade com que o choque no preço do diesel contamina os demais setores da economia. Eles conseguem mapear com precisão que um aumento de, por exemplo, dez por cento no preço do diesel nas bombas se transforma rapidamente em pontos percentuais adicionais no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, o famoso IPCA, que é o termômetro oficial da nossa inflação. O imposto sobre o diesel não atinge apenas quem tem um veículo, ele entra furtivamente na casa de cada brasileiro por meio do prato de comida e da tarifa de ônibus urbano, comprovando o seu poder avassalador sobre a dinâmica inflacionária do país.

**Com a iminente implementação da reforma tributária e a criação de novos tributos sobre consumo, como IBS e CBS, o modelo atual de tributação dos combustíveis tende a se simplificar ou a ganhar novas camadas de complexidade?**

A atual realidade do calendário nacional em 2026 é marcada pelo avanço da profunda e histórica Reforma Tributária do consumo, que tem a nobre missão de varrer a confusão e a burocracia do ambiente de negócios brasileiro. Para facilitar a compreensão do cidadão, o sistema antigo envolvia uma sopa de letrinhas onde impostos federais, estaduais e municipais colidiam de forma caótica. A principal alteração imposta pela reforma é a unificação da base de tributação através da criação do Imposto sobre Bens e Serviços, conhecido como IBS, e da Contribuição sobre Bens e Serviços, a CBS. Esses dois novos tributos formam um sistema moderno de imposto sobre valor agregado e substituirão definitivamente monstros burocráticos como o ICMS estadual e o PIS e a Cofins federais.

No que se refere especificamente ao sensível setor de combustíveis, o texto constitucional aprovado determinou expressamente que as operações com diesel e outros combustíveis sujeitos ao novo modelo continuarão submetidas a regras de enorme simplificação. A principal delas é a consolidação irrestrita da tributação monofásica. Com a CBS e o IBS, o imposto continuará sendo cobrado de uma única vez na refinaria ou na importação, sem gerar os clássicos e intermináveis litígios sobre o direito de compensar impostos pagos nas etapas anteriores da distribuição. Além disso, o texto constitucional e a legislação complementar exigem a aplicação de alíquotas uniformes em todo o território nacional. Isso significa que acabou a era caótica em que cada um dos vinte e sete estados brasileiros ditava regras, percentuais e isenções diferentes para o diesel que cruzava as suas fronteiras.

Portanto, a implementação plena do IBS e da CBS tende fortemente a simplificar a arquitetura da tributação dos combustíveis e a remover enormes camadas de complexidade operacional. O novo modelo adota e aprimora os institutos da uniformidade nacional e do valor fixo, blindando o setor contra a fragmentação legislativa que infernizava a vida dos contabilistas e dos advogados tributaristas. O empresário do ramo logístico passará a recolher os tributos pautado por uma legislação única, o que reduzirá o chamado custo Brasil, diminuirá as multas bilionárias aplicadas de forma obscura pelos fiscos estaduais e tornará todo o percurso logístico do produto até a bomba muito mais transparente, moderno e eficiente para a nação como um todo.

**Sob a ótica jurídica e econômica, quais seriam os caminhos mais eficazes para equilibrar arrecadação pública, previsibilidade fiscal e modicidade de preços ao consumidor no mercado de combustíveis?**

Encontrar o ponto ideal de equilíbrio entre um Estado forte que tenha recursos para

investir e uma economia que ofereça combustíveis baratos à população é o maior desafio estratégico do direito econômico e tributário do nosso tempo. O primeiro caminho prático para buscar esse ponto é a consolidação rigorosa de um sistema de regras tributárias imutáveis no tempo. A manutenção do regime de alíquotas fixas nacionais, fortalecido com a entrada da reforma tributária, afasta a tentação de políticos populistas de brincarem com as alíquotas de imposto a cada eleição. Ao estabelecer regras claras, o Brasil garante a almejada previsibilidade fiscal e emite um recado de segurança jurídica profunda para as petrolíferas e as empresas de infraestrutura estrangeiras que possuem bilhões de dólares prontos para serem investidos em tecnologia e refino em território nacional.

O segundo pilar indispensável para esse equilíbrio é a criação institucional de fundos de estabilização blindados juridicamente contra usos indevidos. O Brasil é um produtor mundial de grande porte e exportador de petróleo cru. Quando há uma crise no mundo e o preço do petróleo explode em dólar, o Governo Federal arrecada quantias astronômicas de dinheiro por meio do recebimento de royalties e dividendos da Petrobras. Um modelo maduro determina que os lucros bilionários desses picos de preço sejam obrigatoriamente depositados em um fundo soberano de proteção, e não gastos indiscriminadamente pelo governo. Quando o preço internacional do diesel ficar sufocante para o motorista brasileiro, o governo deve utilizar o dinheiro desse fundo para subsidiar a compra da energia de forma pontual e transparente. Isso evita choques violentos na bomba de combustível sem precisar sacrificar irresponsavelmente as estruturas e as bases permanentes de tributação.

Por fim, a verdadeira solução passa obrigatoriamente pela redução da dependência absoluta que o país possui em relação a um único combustível derivado do petróleo. O conceito de modicidade de preços só será alcançado quando tivermos opções de concorrência massivas. Isso envolve fomentar, através de regulações estatais protetivas e fortes incentivos tributários, o escoamento de safras e bens pelas ferrovias e pelas hidrovias. Paralelamente, é fundamental acelerar as rotas de inovação como o fortalecimento da frota de veículos comerciais elétricos urbanos e a expansão acelerada da mistura de biodiesel avançado. Somente pela diversificação robusta da matriz de transporte e pelo desenvolvimento de infraestrutura o Estado alcançará a independência necessária para manter suas receitas intactas e, ao mesmo tempo, garantir à sociedade um ecossistema produtivo e sustentável, onde o frete justo não dependa de contorcionismos e de isenções fiscais arriscadas.