

Impactos Econômicos do Conflito no Oriente Médio sobre a Economia Brasileira e a Região Nordeste

RESUMO EXECUTIVO

- ▶ O conflito entre EUA, Israel e Irã, iniciado em 28 de fevereiro de 2026, provocou o fechamento do Estreito de Ormuz pelo Irã — rota por onde passam 20% do petróleo e 20–25% do gás natural mundial. O preço do Petróleo Brent saltou de US\$ 70 para um pico de US\$ 119,50 (9/mar), estabilizando-se em US\$ 110–112 na terceira semana de março.
- ▶ O Governo Federal anunciou, em 12/03/2026, pacote de R\$ 60 bilhões para conter o preço do diesel: zerou PIS/Cofins (renúncia de R\$ 20 bi), criou subvenção a produtores (R\$ 10 bi) e instituiu imposto de exportação sobre petróleo (receita de R\$ 30 bi). A meta é reduzir R\$ 0,64/litro nas bombas, mas a não adesão dos estados ao ICMS limita o efeito prático.
- ▶ O impacto estimado no IPCA (inflação) varia de +0,58 p.p. (cenário com barril a US\$ 100) a +1,0/+1,5 p.p. (cenário extremo de US\$ 150–200). Os combustíveis têm peso de 6,2% no IPCA nacional e 5,8% no Nordeste. A Região Nordeste é particularmente vulnerável: registrou um dos maiores picos de alta do diesel no país agravados pela dependência do modal rodoviário.
- ▶ Apesar do cenário adverso, abrem-se oportunidades: valorização do preço do petróleo extraído e exportado pelo Brasil, cuja distância da zona do conflito consiste em uma vantagem adicional ao país; valorização de commodities agrícolas (soja, milho, cana, café), crescimento da demanda por biocombustíveis estimulado pelo petróleo elevado, posicionamento do Brasil como fornecedor seguro de alimentos e proteína animal fora da zona de conflito.

1 Introdução

A intensificação do conflito entre EUA, Israel e Irã, em março de 2026, ampliou significativamente a incerteza geopolítica global, especialmente em torno do Oriente Médio — região central para o fornecimento de petróleo, gás natural e fertilizantes. Os efeitos sobre economias interdependentes, incluindo o Brasil, já se manifestam via: câmbio, preços de combustíveis e custos logísticos.

Em 20 de março de 2026, completaram-se 21 dias desde o início da guerra, quando Estados Unidos e Israel bombardearam alvos estratégicos no Irã. Com expectativa de uma rápida resolução, foram atingidas instalações militares e lideranças políticas iranianas. A rápida rendição, contudo, não se concretizou, uma vez que o Irã lançou mísseis e drones contra Israel e contra bases norte-americanas em países do Oriente Médio. Desde então, o conflito se intensificou e se transformou em uma guerra, de proporções globais, com alcances imprevisíveis.

ESCRITÓRIO TÉCNICO DE ESTUDOS ECONÔMICOS DO NORDESTE - ETENE | Economista chefe: Rogério Sobreira. Gerente de Ambiente: Allisson David de Oliveira Martins. Gerentes Executivos: Luciano Feijão Ximenes e Marcos Falcão Gonçalves. Equipe Técnica: Adriano Sarquis Bezerra de Menezes, Antônio Ricardo de Norões Vidal, Fernando Luiz Emerenciano Viana, Francisco Diniz Bezerra, Hellen Cristina Rodrigues Saraiva Leão, Jackson Dantas Coelho, Kamilla Ribas Soares, Laura Lúcia Ramos Freire, Lilliane Cordeiro Barroso, Maria de Fátima Vidal e Wellington Santos Damasceno. Bolsistas de Nível Superior: Guilherme Miranda Soares e Samuel Alexandre Apolinário Xavier.

Aviso Legal: O BNB/Etene não se responsabiliza por quaisquer atos/decisões tomadas com base nas informações disponibilizadas por suas publicações e projeções. Desse modo, todas as consequências pelo uso de quaisquer dados ou análises desta publicação serão de responsabilidade exclusivamente do usuário, eximindo o BNB de todas as ações decorrentes do uso deste material. O acesso a essas informações implica a total aceitação deste termo de responsabilidade. Os conceitos e opiniões emitidos nesse documento não refletem necessariamente o ponto de vista do BNB. É permitida a reprodução das matérias, desde que seja citada a fonte.

O principal caráter econômico dessa guerra advém da posição estratégica do Oriente Médio e do Irã, em particular. Utilizando-se dessa vantagem, o Irã fechou o Estreito de Ormuz — por onde passa um quinto do petróleo e 20% a 25% do gás natural transportado no mundo — desencadeando pressões econômicas em nível internacional. Além de restringir o fluxo pelo Estreito de Ormuz, o conflito prejudicou a rota do Mar Vermelho/Canal de Suez, pois os Houthis — grupo aliado ao Irã — anunciaram imediatamente a retomada dos ataques contra navios ligados aos Estados Unidos e a Israel na região.

O presente Informe integra análises do BNB/ETENE, consolidando contribuições de especialistas em macroeconomia, inflação, energia, indústria, infraestrutura, agronegócio, pecuária, comércio e serviços, para oferecer uma visão conjuntural abrangente dos impactos esperados sobre a economia brasileira e, especialmente, sobre a Região Nordeste.

2 Impactos Macroeconômicos

O conflito entre EUA e Irã tem gerado impactos importantes sobre diversos países, com perspectivas de um balanço assimetricamente negativo em termos dos riscos globais. No caso do Brasil, os impactos já afetam o cenário econômico nacional, com possibilidade de evoluírem gradualmente na medida em que a guerra se prolongue.

Esses impactos adquiriram posição de destaque na agenda econômica do País, dado o potencial de efeitos negativos, alterando as projeções domésticas para câmbio, inflação, taxa Selic e desempenho do setor produtivo. Os principais canais de transmissão são:

Quadro 1 – Impactos Macroeconômicos - Canal de Transmissão e Descrição

Canal de Transmissão	Descrição
Depreciação cambial	Fuga global para ativos seguros fortalece o dólar. Projeção de câmbio para 2026: R\$ 5,40, podendo superar esse patamar com prolongamento do conflito.
Taxa Selic elevada	Banco Central adota postura cautelosa, prolongando o ciclo de calibração monetária, limitando investimentos e consumo das famílias.
Pressão fiscal	Maior pressão sobre finanças públicas: inflação pressiona previdência e benefícios; política monetária restritiva onera serviço da dívida.

Fonte: BNB/Etene (2026)

3 Petróleo e Combustíveis: o Principal Vetor de Choque

O impacto imediato do conflito foi a elevação nos preços do petróleo, que passaram de aproximadamente US\$ 70 por barril para cotações acima de US\$ 100, tendo atingido pico intraday de US\$ 119,50 em 9 de março. Na terceira semana de março, o Petróleo do tipo Brent se estabilizou na faixa de US\$ 110–112.

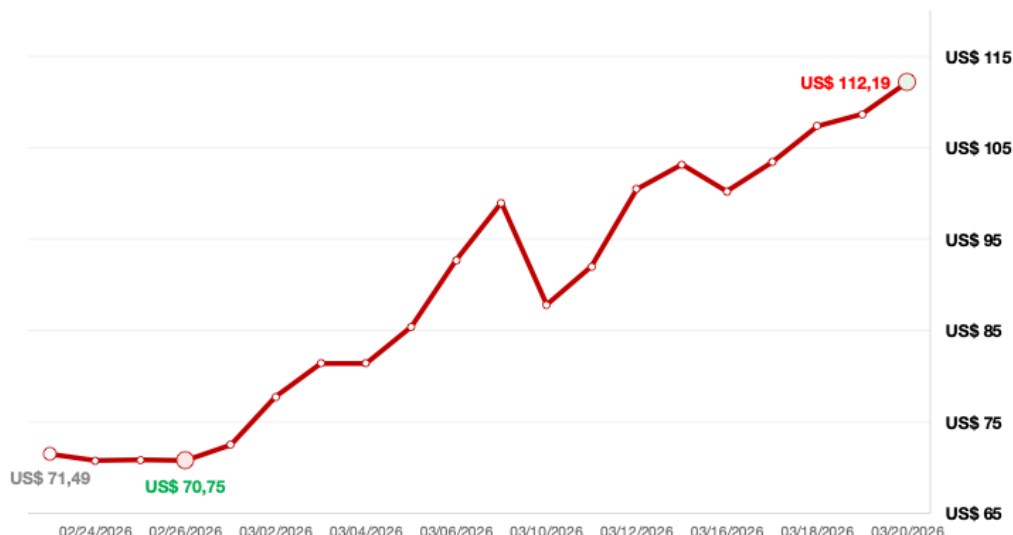
Tabela 1 – Preço do Petróleo

Período	Brent (US\$/barril)	Evento
Pré-conflito (fev/2026)	~US\$ 70	Preços estáveis
1ª semana (1–7/mar)	US\$ 85–100	Início dos bombardeios
Pico (9/mar)	US\$ 119,50 (intraday)	Fechamento de Ormuz
3ª semana (17–21/mar)	US\$ 110–112	Estabilização

Fonte: BNB/Etene (2026)

Gráfico 1 - Evolução do preço do petróleo Brent (US\$/barril) – 24/02/26 a 20/03/26

Preço do Petróleo Brent (USD/Barrel)



Fonte: Investing.com (2026). Elaboração: BNB/Etene (2026)

3.1 Vulnerabilidade estrutural do Brasil: refino e derivados

O Brasil está entre os 10 maiores produtores do mundo e este constitui seu principal produto de exportação (12,8% do total exportado em 2025). A vulnerabilidade consiste, contudo, nos produtos de refino. Com cerca de 18 refinarias, o Brasil possui o 9º maior parque de refino do mundo, mas sua capacidade atende a aproximadamente 70% da demanda de diesel e 85% da de gasolina. Portanto, o País importa cerca de 30% do diesel e 10% a 15% da gasolina.

Tabela 2 – Combustíveis: Produção nacional e importação

Combustível	Produção nacional	Importação
Diesel	70%	30%
Gasolina	85–90%	10–15%

Fonte: BNB/Etene (2026)

3.2 Transporte e logística

O óleo diesel é o combustível predominante para o transporte de cargas no Brasil, respondendo por 60% a 75% de toda a movimentação de mercadorias (podendo chegar a 85% excluindo minérios e combustíveis). O aumento de seu preço tem impacto imediato sobre custos de transportes e fretes, incidindo diretamente nos custos de praticamente todos os setores industriais e no escoamento da produção agrícola.

As consequências diretas para a logística incluem elevação dos seguros marítimos, ampliação do tempo de transporte e encarecimento do frete tanto para exportações quanto para o transporte rodoviário interno. Há ainda o risco de redução na disponibilidade de contêineres, pois as mercadorias estão sendo transportadas por rotas mais longas. Os transportadores autônomos tendem a sofrer mais, pois já operam com margens reduzidas.

3.3 Energia elétrica

O Brasil depende de importações de gás natural, tanto na forma de GNL quanto na forma gasosa, para atendimento das termelétricas. Em 2025, importou 2,35 bilhões de kg de GNL (US\$ 1,7 bilhão), sendo os EUA o principal fornecedor (52,4%), seguidos do Reino Unido (34,3%). Cerca de 20% do GNL mundial passa pelo Estreito de Ormuz.

O País possui 178 termelétricas a gás natural, equivalentes a 60% da capacidade de geração térmica fóssil e aproximadamente 9% da matriz elétrica total. Da geração elétrica no Brasil em 2025 (651,4 TWh), 5,3% foi proveniente de térmicas movidas a gás natural. Se o conflito for curto, haverá aumento moderado nos preços do gás, com acionamento pontual de bandeiras tarifárias. Se for prolongado, haverá adoção de bandeiras vermelhas por períodos prolongados, com elevação mais forte das tarifas nos reajustes anuais da ANEEL.

3.4 Medidas governamentais

Para atenuar os efeitos no preço do combustível, o Governo Federal anunciou em 12/03/2026 um pacote de medidas voltado para conter o preço do diesel:

Tabela 3 – Medidas Governamentais

Medida	Instrumento	Impacto fiscal
Zerar PIS/Cofins sobre diesel	Decreto	R\$ 20 bi (renúncia)
Subvenção a produtores/importadores	Medida Provisória	R\$ 10 bi (custo)
Imposto de exportação sobre petróleo	Lei	R\$ 30 bi (receita)

Fonte: BNB/Etene (2026)

Essas medidas visam gerar redução de R\$ 0,64 por litro nas bombas. Contudo, a isenção de impostos federais não foi acompanhada pelos governadores no âmbito do ICMS, nem pelas distribuidoras de combustível, o que reduz o potencial prático sobre o preço final. O governo também discute a antecipação da adição de biodiesel na mistura (B16) para reduzir a dependência de diesel importado.

4 Inflação (IPCA): Câmbio + Petróleo

O IPCA é afetado por duas frentes principais: a variação do dólar e o preço do petróleo. O câmbio influencia a inflação brasileira por três canais: repasses diretos para bens importados (eletrônicos, veículos, medicamentos); custo dos combustíveis importados; e itens dolarizados na cadeia produtiva (plásticos, químicos, trigo, fertilizantes).

Segue abaixo quadro com síntese de cenários, caso a guerra se prolongue por mais tempo:

Tabela 4 – Cenários – Preço do Petróleo – Impacto IPCA - Risco

Cenário	Brent (US\$/bbl)	Impacto IPCA	Risco/Probabilidade
Base	~US\$ 70	+0,00 p.p.	Baixo
Pessimista	~US\$ 100	+0,58 p.p.	Elevado
Extremo	US\$ 150–200	+1,0 a +1,5 p.p.	Moderado

Fonte: BNB/Etene (2026)

Os combustíveis têm peso relevante no índice (6,2% no Brasil e 5,8% no Nordeste), e aumentos significativos geram transmissões rápidas. Com a ausência de perspectiva de fim do conflito, gera-se um prêmio de risco geopolítico permanente que pressiona custos globalmente e complica a atuação dos bancos centrais.

5 Impactos no Agronegócio

O agronegócio é um dos setores mais sensíveis ao conflito, por depender de fertilizantes importados, diesel para máquinas e transporte, seguros marítimos e cadeias logísticas externas. Os impactos negativos recaem diretamente sobre toda a cadeia produtiva.

5.1 Fertilizantes: vulnerabilidade crítica

A região do Golfo Pérsico é estratégica para a produção de fertilizantes, especialmente ureia. O Oriente Médio detém 40% do comércio marítimo de ureia, e só o Irã controla 10% a 12% do comércio global. Três dos dez maiores exportadores de amônia do mundo dependem de Ormuz para escoar o produto. Os fertilizantes possuem peso relevante no custo operacional de todas as culturas agrícolas, especialmente nas lavouras de milho, trigo e soja, conforme pode-se verificar na tabela abaixo:

Tabela 5 – Cultura e Peso dos Fertilizantes no Custo Operacional

Cultura	Peso dos fertilizantes no custo operacional
Milho 1ª safra	34%
Trigo	30%
Soja / Milho 2ª safra	27%

Fonte: Projeto Campo Futuro (Sistema Senar/CNA), 2023. Elaboração: BNB/Etene (2026)

O Brasil importa 80% a 85% dos fertilizantes que consome. O cenário foi agravado pela decisão da China de proibir a exportação de fertilizantes à base de nitrogênio e potássio para proteger seu mercado interno. A produção nacional é insuficiente, reforçando o debate sobre a reativação de unidades em todo o País, como as de Sergipe e da Bahia (Plano Nacional de Fertilizantes).

5.2 Grãos

O impacto de curto prazo nos grãos deve ser moderado, já que o período de maior volume de compras de nitrogenados já passou. Contudo, o cenário preocupa para a próxima safra (2026/27), quando a compra de fosfatados e potássicos se intensifica. Para o milho, a situação é crítica: o Irã é hoje o maior comprador de milho brasileiro, e a guerra prolongada obrigará a busca por novos mercados.

No algodão, o aumento do custo do petróleo favorece a alta do preço da fibra natural, mas o custo de produção aumenta consideravelmente (70% a 85% dos insumos são importados). Em cenário de estresse com petróleo a US\$ 120/barril, o frete oneraria o transporte de insumos para o Mato Grosso e o Oeste Baiano.

5.3 Setor sucroalcooleiro

A guerra gera reflexos imediatos no setor sucroalcooleiro brasileiro, atuando como vetor de valorização do açúcar e do etanol, mas também elevando custos de produção. No Nordeste, a safra 2025/2026 está sendo finalizada, limitando os impactos de curto prazo. Os países do Oriente Médio receberam apenas 3,6% das exportações nordestinas de açúcar em 2025.

5.4 Fruticultura

O principal reflexo está no aumento dos custos de produção (combustíveis e fertilizantes) e do valor do frete. No curto prazo, não se deve observar forte impacto sobre exportações nordestinas, pois grande parte das frutas é destinada à UE e Reino Unido, e a principal janela de exportação de manga e uva ocorre somente no 2º semestre. Contudo, podem surgir dificuldades logísticas com redução de contêineres refrigerados.

5.5 Cafeicultura

O conflito inverteu a tendência de queda dos preços do café no mercado externo. Entre 27 de fevereiro e 20 de março, o contrato de café na ICE Futures acumulou alta de 7%. O estrangulamento da rota do Mar Vermelho deve dificultar e encarecer o transporte do café asiático para mercados ocidentais, beneficiando relativamente o café brasileiro.

5.6 Pecuária

O Brasil se consolida como o maior exportador de proteína animal do mundo. O país é líder mundial em exportação de alimentos halal, especialmente para o Oriente Médio. Em janeiro de 2026, 96% do gado vivo exportado foi destinado ao Norte da África e ao Oriente Médio. Se a guerra se prolongar, o principal impacto será logístico, podendo afetar entre 30% e 40% dos embarques.

Exportações de carne bovina — Oriente Médio

- Retração de 20% em 2025, mas ainda representam 10% do volume total exportado
- No Nordeste: 12% do volume total, com destaque para BA, PE e MA
- Principais destinos: Egito, Arábia Saudita, Emirados, Líbano

5.7 Oportunidades para o agronegócio

- Valorização de commodities (soja, milho, açúcar, etanol, café).
- Crescimento do preço de biocombustíveis, estimulados pelo petróleo elevado.
- Brasil visto como fornecedor seguro de alimentos fora da zona de conflito.

6 Impactos na Indústria

A deflagração e a maior duração da guerra fazem pressão direta sobre cadeias produtivas estratégicas, ampliando o risco de escassez associada a aumento generalizado nos preços industriais. Os derivados de petróleo são fundamentais para vasta gama de produtos: plásticos e resinas, borrachas sintéticas, fibras têxteis, solventes, tintas, adesivos, fertilizantes, lubrificantes, asfalto, cosméticos e produtos de limpeza.

Quadro 2 – Setores, canal de impacto e intensidade

Setor	Principal canal de impacto	Intensidade
Alimentos	Insumos importados + transporte	ELEVADO
Siderurgia	Energia (carvão, coque, gás natural)	ELEVADO
Petroquímica	Petróleo como matéria-prima	ELEVADO
Bebidas	Malte importado + embalagens PET	MODERADO
Extrativa (petróleo/gás)	Alta dos preços internacionais	FAVORECIDO

Fonte: BNB/Etene (2026)

Na indústria extrativa do país, 63% da produção correspondeu a petróleo e gás natural. Tendo em vista esta importância da atividade extrativa para a indústria nacional, o aumento nos preços teria um impacto positivo para os resultados do setor, elevando receita e lucro. Por outro lado, a indústria de transformação nacional, em grande parte dependente dos insumos da cadeia do petróleo ou fortemente impactada pelo custo do frete (alimentícia, petroquímica, química, veículos e plásticos que têm grande peso na estrutura produtiva local), seria principalmente prejudicada pelo aumento de seus custos de produção, afetando sua capacidade produtiva.

Portanto, em geral, o efeito líquido tende a ser mais prejudicial do que benéfico para a atividade industrial do País. De forma quantitativa, pode ocorrer uma relativa compensação pelo crescimento da indústria extrativa frente à de transformação. Contudo, em termos qualitativos há perdas significativas: a indústria extrativa tende a ganhar espaço, intensificando a dependência da produção de commodities, enquanto a indústria de transformação fica reprimida, afetando a diversificação industrial e a produção de bens mais elaborados e de maior valor agregado.

7 Impactos no Comércio Varejista e Serviços

O fechamento de importantes rotas comerciais tende a criar pressão inflacionária no Brasil e no Nordeste, região ainda muito dependente do transporte terrestre. Desde 2020 não se observa alta correlação negativa entre aumento de juros e volume dos setores de comércio e serviços, devido a estímulos de crédito e recomposição da demanda pós-pandemia.

No curto prazo, não se espera impacto abrupto, apenas a continuidade de uma desaceleração já esperada. Foi anunciado pelo BNDES socorro creditício para empresas afetadas, nos moldes do Programa Brasil Soberano de 2025. No médio prazo, poderá ser observada falta de produtos pela disrupção de cadeias produtivas. Vale dizer, que existe risco latente de greve de caminhoneiros por conta da alta do diesel.

8 Impactos no Turismo

O ano de 2025 registrou o melhor momento do turismo internacional desde a pandemia, com aumento de chegadas em todas as regiões. O Brasil se destacou com o maior crescimento no número de visitantes estrangeiros (+37,1%), recebendo 9,3 milhões de turistas, e a expectativa para 2026 era superar a marca de 10 milhões. O turismo doméstico também bateu recordes.

O conflito no Irã abalou o turismo global. Os ataques no Oriente Médio ocasionaram o fechamento total ou parcial de rotas aéreas, incluindo os aeroportos de Dubai e Doha — maiores hubs do mundo. Além disso, a alta do petróleo e do querosene de aviação encareceu passagens aéreas e fretes, afetando o fluxo global de mercadorias e viagens.

Fatores de atenuação para o Brasil e o Nordeste

- Turismo doméstico representa 87,7% dos desembarques no Brasil e 95,9% no Nordeste, reduzindo a exposição ao choque internacional
- Principais emissores de turistas estrangeiros (Argentina, Chile, EUA, Paraguai e Uruguai = 64,6% do total) estão fora das rotas afetadas pelo conflito
- Voos internacionais com destino ao Nordeste vêm de rotas não afetadas: Lisboa (TAP), Madri (Air Europa), Paris (Air France), Buenos Aires (Aerolíneas) e Santiago (LATAM)
- Brasil e Nordeste, distantes da zona de guerra, podem atrair fluxo turístico adicional, sobretudo doméstico

Por outro lado, o conflito gera pressões sobre a cadeia turística via custos logísticos, combustíveis e insegurança. Os impactos negativos incluem: aumento do preço do querosene de aviação e do diesel, encarecendo passagens aéreas e transporte rodoviário; redução da taxa de ocupação em hotéis e pousadas, com cancelamentos e adiamentos; queda no consumo em bares, restaurantes, entretenimento e comércio local; cancelamento de eventos e feiras; e redução de pacotes turísticos em agências e operadores.

O cenário de incertezas e insegurança geolítica tende a levar viajantes a adiar viagens longas, fortalecendo o turismo interno — e o Nordeste é um dos principais destinos do País. Num cenário mais pessimista, haverá redução no investimento, emprego, renda, impostos e divisas do setor. O impacto dependerá da duração e extensão do conflito, mas os efeitos econômicos e logísticos já começam a ser sentidos.

9 Impactos Regionais: A Região Nordeste

A Região Nordeste apresenta características que a tornam particularmente vulnerável aos desdobramentos do conflito. A combinação de elevada dependência do transporte rodoviário e menor capacidade de absorção de choques de custos, configura um quadro de atenção.

Fatores de vulnerabilidade do Nordeste

- Indústria extrativa = apenas 9,7% (vs. 20% nacional) — menor ganho com petróleo caro
- Indústria de transformação mais tradicional e menos diversificada
- Maior dependência do transporte rodoviário e compras externas
- Atividade industrial mais voltada ao mercado interno que é menor e mais sensível a elevações nos preços
- Maiores picos de alta nos combustíveis: PB (+R\$ 1,64/L diesel), BA (+R\$ 1,57/L, +27,26%)

9.1 Indústria nordestina

Na Região Nordeste, a indústria extrativa representou apenas 9,7% da estrutura de produção local em 2023, e 45,5% dessa extrativa corresponde a petróleo e gás, concentrados na Bahia e Rio Grande do Norte. A Região possui indústria de transformação mais tradicional, menor e menos diversificada, sendo mais sensível ao aumento no preço dos insumos.

Os setores mais afetados no Nordeste são: alimentos e bebidas, derivados de petróleo, químicos, metalurgia, minerais não-metálicos, borracha e plástico, couro e calçados, confecção e veículos. A indústria nordestina sofreria mais com as consequências econômicas da guerra por ter menor peso da indústria extrativa, maior peso de setores intensivos em custos logísticos, parque industrial tradicional e pouco diversificado, voltado ao mercado interno que apresenta uma renda média menor, com consumo mais sensível à pressões inflacionárias.

9.2 Combustíveis e transporte no Nordeste

Os preços dos combustíveis na Região Nordeste registraram elevações expressivas ao longo do período analisado, refletindo os impactos da instabilidade geopolítica no Oriente Médio sobre as cotações internacionais do petróleo.

O diesel, insumo essencial para o transporte de cargas e para a atividade agrícola regional, apresentou variação de 14,9%, com o preço médio de venda saltando de R\$ 6,02 na média do período setembro/2025 a fevereiro/2026 para R\$ 6,91 na média de março/2026 (até dia 20/03), tendo atingido picos superiores a R\$ 7,60 em determinados dias do mês.

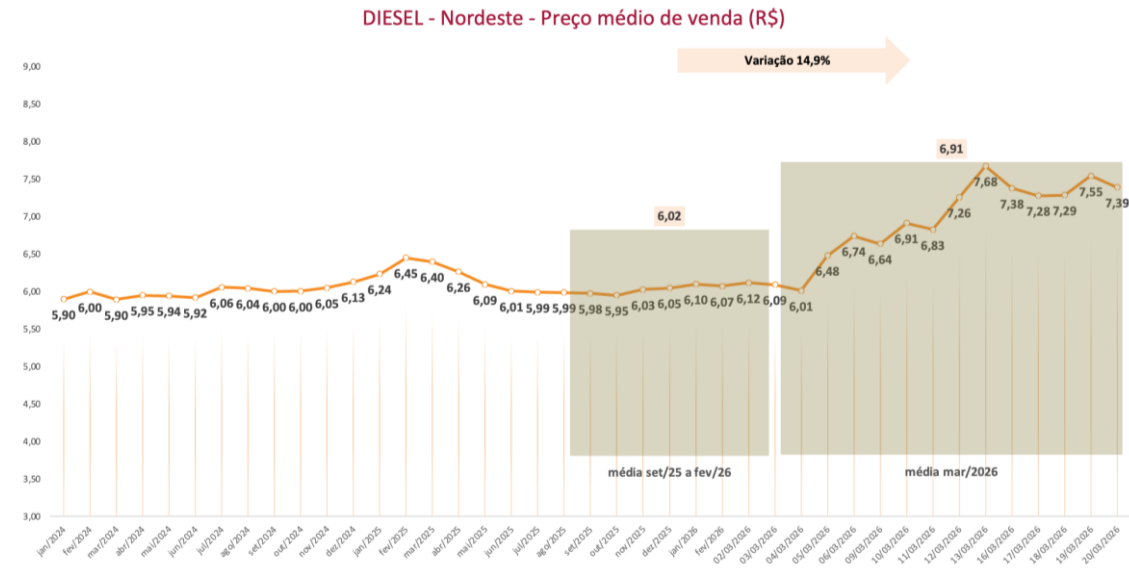
A gasolina, por sua vez, registrou variação de 7,4% no mesmo intervalo, passando de uma média de R\$ 6,27 para R\$ 6,73, com valores pontuais ultrapassando R\$ 7,20. Cabe destacar que a trajetória de alta se intensificou a partir de março de 2026, período que coincide com a guerra no Oriente Médio e seus efeitos sobre o mercado global de petróleo.

Gráfico 2 – Brasil, Regiões e Estados – Diesel e Gasolina – Preço médio de vendas

DIESEL				GASOLINA			
Local	set/25-fev/26	mar/26	Variação	Local	set/25-fev/26	mar/26	Variação
Brasil	6,07	6,80	12,0%	Brasil	6,27	6,52	4,0%
Centro-Oeste	6,06	7,01	15,7%	Centro-Oeste	6,29	6,47	2,8%
Distrito Federal	6,03	6,57	9,0%	Distrito Federal	6,35	6,53	2,8%
Goiás	5,92	7,08	19,7%	Goiás	6,28	6,39	1,7%
Mato Grosso	6,30	6,97	10,6%	Mato Grosso	6,36	6,66	4,6%
Mato Grosso do Sul	6,24	6,57	5,4%	Mato Grosso do Sul	6,18	6,40	3,5%
Nordeste	6,02	6,91	14,9%	Nordeste	6,27	6,73	7,4%
Alagoas	6,22	6,83	9,8%	Alagoas	6,24	6,63	6,1%
Bahia	6,06	7,15	18,0%	Bahia	6,39	6,97	9,2%
Ceará	6,06	6,62	9,2%	Ceará	6,27	6,58	4,9%
Maranhão	5,94	6,69	12,6%	Maranhão	6,07	6,47	6,6%
Paraíba	5,84	6,31	8,0%	Paraíba	5,96	6,23	4,5%
Pernambuco	5,96	6,80	14,1%	Pernambuco	6,42	6,83	6,3%
Piauí	5,99	6,54	9,2%	Piauí	5,87	6,31	7,6%
Rio Grande do Norte	6,27	6,87	9,6%	Rio Grande do Norte	6,28	6,97	11,0%
Sergipe	5,77	6,55	13,4%	Sergipe	6,51	6,75	3,7%
Norte	6,02	6,91	14,9%	Norte	6,27	6,73	7,4%
Acre	7,69	8,21	6,7%	Acre	7,59	7,98	5,1%
Amapá	6,43	6,48	0,8%	Amapá	6,06	6,23	2,8%
Amazonas	6,66	6,83	2,7%	Amazonas	7,18	7,42	3,4%
Pará	6,37	7,06	10,8%	Pará	6,44	6,78	5,3%
Rondônia	6,42	6,85	6,7%	Rondônia	6,88	7,16	4,1%
Roraima	6,79	7,19	5,9%	Roraima	6,89	7,23	5,1%
Tocantins	6,01	6,90	14,7%	Tocantins	6,54	6,91	5,6%
Sudeste	6,03	6,76	12,1%	Sudeste	6,14	6,40	4,2%
Espírito Santo	5,97	6,35	6,5%	Espírito Santo	6,31	6,51	3,1%
Minas Gerais	5,91	6,68	13,1%	Minas Gerais	6,09	6,31	3,6%
Rio de Janeiro	6,23	6,74	8,2%	Rio de Janeiro	6,33	6,59	4,2%
São Paulo	6,04	6,81	12,8%	São Paulo	6,11	6,38	4,5%
Sul	6,02	6,73	11,8%	Sul	6,32	6,47	2,4%
Paraná	5,92	6,75	14,0%	Paraná	6,37	6,53	2,6%
Rio Grande do Sul	6,08	6,70	10,1%	Rio Grande do Sul	6,26	6,43	2,7%
Santa Catarina	6,11	6,84	11,9%	Santa Catarina	6,33	6,41	1,3%

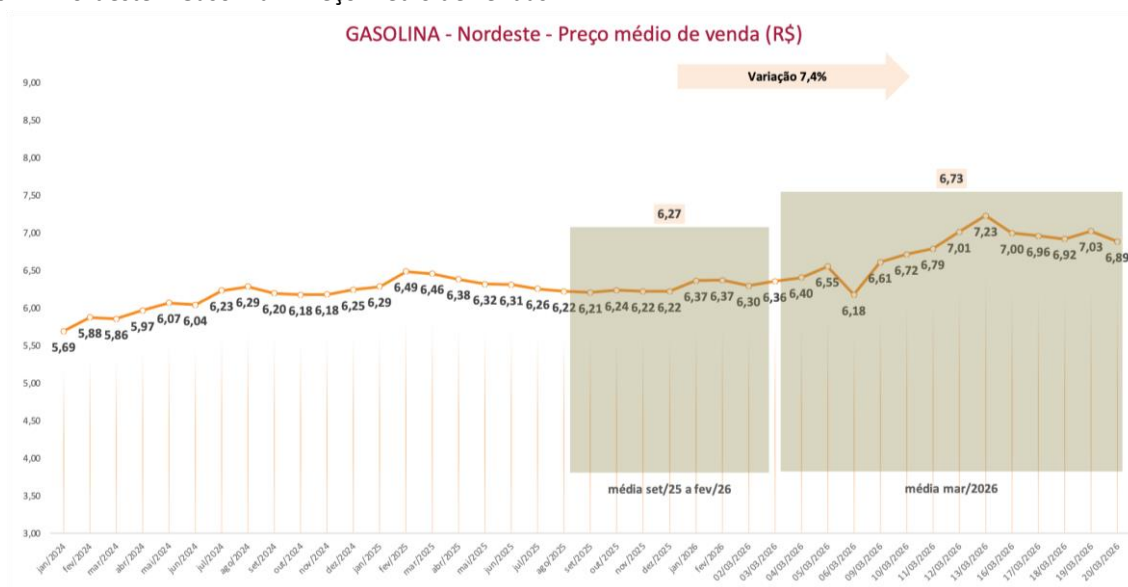
Fonte: ANP (2026). Elaboração: BNB/Etene(2026)

Gráfico 3 – Nordeste – Diesel – Preço médio de vendas



Fonte: ANP (2026). Elaboração: BNB/Etene(2026)

Gráfico 4 – Nordeste – Gasolina – Preço médio de vendas



Fonte: ANP (2026). Elaboração: BNB/Etene(2026)

9.3 Agronegócio nordestino

A fronteira agrícola do MATOPIBA é diretamente impactada pela alta dos fertilizantes. Em cenário de estresse, o petróleo a US\$ 120/barril já oneraria o transporte para o Oeste Baiano. O Nordeste tem se destacado na produção de lácteos, mas as exportações para o Oriente Médio retraíram cerca de 46% em 2025.

9.4 Produção de fertilizantes no Nordeste

A reativação das Fábricas de Fertilizantes Nitrogenados da Bahia (FAFEN-BA) e de Sergipe (FAFEN-SE) pela Petrobras, com capacidade combinada de 3.100 toneladas de ureia por dia, é um fator de atenuação relevante, suficiente para atender até 20% da demanda nacional. O Plano Nacional de Fertilizantes busca reduzir a dependência externa.

10 Considerações Finais

O conflito EUA, Israel e Irã exerce impacto amplo e transversal sobre a economia brasileira. O maior receio é de um prolongamento que transforme questões conjunturais em estruturais, requerendo maior tempo para reconstrução e estabilidade. Os canais de transmissão são múltiplos e se reforçam mutuamente: a alta do petróleo encarece combustíveis e fertilizantes, que elevam custos agrícolas e preços de alimentos, pressionando inflação e política monetária.

Na Região Nordeste, os impactos tendem a ser proporcionalmente maiores, dada a vulnerabilidade estrutural da indústria, a dependência do transporte rodoviário, e a sensibilidade da população de baixa renda a choques nos preços de alimentos e combustíveis.

Apesar do cenário desafiador, o Brasil possui posicionamento estratégico como grande produtor de energia, biocombustíveis e alimentos, o que pode transformar parte dos efeitos adversos em oportunidades econômicas e geopolíticas. A segurança energética do país, a diversificação de mercados e o fortalecimento da infraestrutura logística são estratégias fundamentais para preservar a competitividade.

Recomendações

- Monitoramento contínuo dos preços de insumos e combustíveis, com atenção à agricultura familiar nordestina
- Fortalecimento dos mecanismos de compras públicas de fertilizantes e diversificação de fornecedores
- Ampliação de linhas de crédito emergenciais
- Aceleração da produção nacional de fertilizantes
- Medidas temporárias de mitigação nos combustíveis
- Criação de corredores logísticos internos mais eficientes, com ferrovias e portos

O ETENE seguirá acompanhando os desdobramentos do conflito e seus impactos sobre a economia nordestina, com publicações periódicas de atualização conforme a situação evoluir.

PAINEL DE RISCO — AVALIAÇÃO EM 20/03/2026

Categoria	Variável / Setor	Tendência	Nível de Risco
Macroeconomia	Câmbio (R\$/US\$)	Depreciação	ELEVADO
	Taxa Selic	Juro real	ELEVADO
	Finanças públicas	Pressão fiscal	ELEVADO
	Inflação (IPCA)	Alta (+0,58 a +1,5 p.p.)	ELEVADO
Energia	Petróleo (Brent)	Alta	ELEVADO
	Diesel (preço interno)	Alta mesmo com pacote	ELEVADO
	GNL / Energia elétrica	Alta moderada a forte	MODERADO
Agronegócio	Fertilizantes (ureia)	Escassez + alta de preços	ELEVADO
	Grãos (soja, milho)	Perda de mercado (Irã)	MODERADO
	Pecuária / carne bovina	Logística comprometida	MODERADO
	Açúcar / etanol	Valorização + custos	BAIXO
	Fruticultura	Custos logísticos	BAIXO
	Café	Valorização favorável	BAIXO
Indústria	Transformação	Custos + recessão	ELEVADO
	Extrativa (P&G)	Receitas elevadas	BAIXO
Comércio/Serviços	Varejo ampliado	Desaceleração	MODERADO
	Logística / transportes	Risco de greve + custos	ELEVADO
Nordeste	Indústria NE	Mais afetada que nacional	ELEVADO
	MATOPIBA	Custos + frete	MODERADO
	Combustíveis NE	Maiores altas do país	ELEVADO
ELEVADO		MODERADO	BAIXO

Legenda: Avaliação de risco considerando probabilidade de materialização e magnitude do impacto potencial sobre a economia brasileira e nordestina. Posição em 20/03/2026.

Referências

- AGÊNCIA BRASIL. Novos ataques de Israel e EUA ao Irã fazem petróleo disparar. Março de 2026
- BRADESCO. Economic Insights: Choques geopolíticos no petróleo e impactos no dólar. Março de 2026.
- BRADESCO. Monitor Agro: A escalada do conflito no Irã e riscos para custos da safra. 16 de março de 2026.
- CONAB. Acompanhamento da safra brasileira de grãos. Safra 2025/26.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE AGRICULTURA/SISTEMA NACIONAL DE APRENDIZAGEM RURAL. Projeto Campo Futuro/CNA-SENAR. Custos de produção.
- GAVEKAL RESEARCH. Shattered Assumptions. Março de 2026.
- GUERRA COM IRÃ expõe vulnerabilidade do país em refino e fertilizantes. Alagoas Alerta. 20 março de 2026.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Industrial Anual - Empresa 2023. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. 20 de março de 2026.
- IBGE. Produção Agrícola Municipal. Rio de Janeiro, 2026.
- ITAÚ BBA. Radar Agro: Conflito EUA-Irã, instabilidade no Oriente Médio e impactos no agronegócio. Março de 2026.
- MDIC/MAPA/AGROSTAT. Base de dados de comércio exterior agrícola. 2026.
- MDIC/SECEX. Plataforma Comex Stat — Dados de importação de GNL e fertilizantes. 2025/2026.
- MDIC/SECEX. Plataforma Comex Stat — Dados de comércio exterior da carne bovina, frango e suína e lácteos. 2024/2026.