

Conflito no Oriente Médio adiciona incerteza sobre economia nacional

Com Selic alta e risco de um novo choque do petróleo, projeções para o PIB de 2026 recuam enquanto indústria e agronegócio enfrentam o peso do endividamento

Por Denise Chrispim Marín — Para o Valor, de São Paulo

10/03/2026 05h04 - Atualizado há 5 horas

As incertezas sobre a guerra no Oriente Médio, com epicentro no Irã, deixam em suspenso as projeções já conhecidas sobre o desempenho da economia mundial e, particularmente, da brasileira neste ano. Se alongar no tempo, o conflito tem potencial de diluir as previsões para a inflação, o resultado do comércio exterior, a alentada redução da taxa básica de juros e, portanto, a estimativa para o Produto Interno Bruto (PIB) de 2026.

Tais dúvidas somam-se a outros riscos já esquadrihados para 2026, como a eleição presidencial e as tarifas dos Estados Unidos sobre bens brasileiros, e aos obstáculos que já indicavam uma segunda desaceleração anual da economia do Brasil.

As projeções para o PIB brasileiro de 2026, calculadas antes dos ataques dos EUA e de Israel ao Irã, variam de 1,6% a 2,3%. O último relatório Focus reiterou a estimativa de 1,82%. Se porventura alcançar esse patamar, o PIB terá encolhido 0,6 ponto percentual diante de 2025, quando houve avanço de 2,3%, conforme divulgado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística (IBGE) em março.

Caminhada morosa

Projeções para o PIB do Brasil em 2026*

PIB	Variação (%)
Ministério da Fazenda	2,3
Ipea	1,6
Ibre/FGV	1,7 a 1,82
Focus	1,82
FMI/Banco Mundial	1,6
Cepal	2
MB Associados	1,8
Tendências	1,6
Garantia Capital	2
CNI	1,8
CNC	1,8

* Estimativas calculadas antes do ataque dos EUA e Israel ao Irã

O quadro desenhado até 28 de fevereiro apontava um “ano medíocre”, na avaliação do economista José Roberto Mendonça de Barros, da MB Associados, que estimava expansão de 1,8% no PIB - sem novos sobressaltos vindos da Casa Branca. “A economia demonstraria resiliência, graças ao comércio exterior e ao consumo das famílias, mas com crescimento baixo e não sustentável em função dos investimentos comumente contidos ou postergados em ano eleitoral”, diz.

Agora, a dúvida centra-se no horizonte temporal do conflito. Para Mendonça de Barros, se finalizar em até cinco semanas, a projeção para o PIB pode ser mantida, mesmo com ligeiro aumento da inflação anual. “Mas se a guerra estender-se no tempo, poderá desencadear um novo choque de petróleo, com risco de potencial recessão mundial, e a economia do país refletirá esse cenário”, afirma.

Diante dessa incerteza, o ritmo e a profundidade da queda da Selic, hoje em 15%, ao longo de março a agosto tornam-se mais imprevisíveis, complementa o economista. A expectativa de o ano encerrar com taxa básica de juros de 12% a 12,25% - muito aquém do corte demandado pelos setores produtivos - estará sob o risco de não se realizar.

Conforme as estimativas dadas até o momento, nenhum setor terá desempenho notável no ano. A agropecuária, depois de crescer 11,7% em 2025, chega a ter expansão nula projetada para 2026 - e de 4,5% nos cálculos mais otimistas. A safra encolherá 1% depois do recorde do ano passado, segundo o IBGE, e o faturamento bruto do campo deve recuar 3,59%, nos cálculos do Ministério da Agricultura, devido aos menores preços e à produtividade nas lavouras e na pecuária. Há de se considerar também o peso do endividamento das empresas rurais e o avanço de casos de recuperação judicial.

Os segmentos de construção civil e alimentos seguram o crescimento do PIB industrial de 1,1% em 2026, ligeiramente abaixo da expansão de 1,4% em 2025, na avaliação da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Apesar da taxa Selic e da escassez de mão-de-obra qualificada, Fernando Guedes Ferreira, presidente-executivo da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) projeta crescimento de 2% neste ano.

A construção tem sido há anos estimulada pelo programa federal Minha Casa Minha Vida (MCMV), pelo uso do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) em financiamentos imobiliários, por concessões de infraestrutura e pela meta de universalização do saneamento público.

Guedes, porém, avalia que a expansão do MCMV, o investimento de Estados em moradia e a renovação de concessões devem reforçar o segmento neste ano. “Há um Brasil a ser construído, a começar com a redução do déficit de 5,9 milhões de moradia”, afirma.

No PIB industrial, entretanto, as desacelerações da mineração - de 8%, em 2025, para 1,8% - soma-se ao desempenho apático da indústria de transformação. “Fomos otimistas ao prever aumento de 0,5% na atividade desse segmento em 2026”, afirma Mario Sergio Telles, superintendente de economia da CNI. “Não bastasse o peso dos juros reais, de 10%, nos custos de financiamento e o velho custo Brasil, as importações de bens concorrentes da Ásia impedem a retomada da indústria de transformação.”

Tais dificuldades são enfrentadas pela indústria de bens de capital, cuja atividade, somada às importações, indica a execução de investimentos diretos no país. Neste ano, a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) projeta alta de 4%, abaixo dos 7,3% de 2025, e injeção de recursos pelo setor de R\$ 10 bilhões, sobretudo na renovação dos parques produtivos.

Segundo José Velloso, presidente da Abimaq, o ritmo mais lento deste ano responde à demanda sensivelmente menor do setor agrícola e às incertezas sobre a continuidade dos fluxos de importação de bens concorrentes chineses, o impacto do acordo Mercosul-União Europeia e o nível de investimento no país. Não menos importante é o risco de um novo tarifaço americano contra o Brasil.

““

Há incerteza sobre os rumos da guerra no Irã e como se dará o rearranjo das cadeias produtivas”

— Fernanda Rezende

“A indústria de bens de capital perdeu participação no mercado brasileiro com o avanço agressivo das importações, que chegaram a US\$ 32 bilhões em 2025”, constatou Velloso. “O tarifaço reduziu em 9,1% as nossas exportações aos EUA e há risco de voltar com peso contra o Brasil e nosso segmento.”

A preocupação com o destino do tarifaço envolve por todos os setores exportadores do Brasil aos EUA. O recuo do governo Trump em fevereiro, por decisão da Suprema Corte, reduziu as tarifas de importação de bens de capital brasileiros de 50% para 10% por 150 dias. O que acontecerá ao final do período é uma incógnita. Em outro movimento, espera-se a conclusão da investigação do governo americano sobre supostas práticas desleais de comércio do Brasil, entre as quais o uso do PIX, entre maio e julho. “O Brasil tem uma espada na cabeça. E nós não sabemos se, a partir de maio, a tarifa sobre bens de capital será de 10% ou de 50%”, alerta Velloso.

Praticamente ilesa a esse dilema, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) move-se em 2026 com “otimismo contido”, segundo seu presidente, Igor Calvet. Esse segmento é o epicentro de uma longa cadeia de produção, que responde por cerca de 20% do PIB industrial do país. Para 2026, a entidade projeta expansão de 2,8% nas vendas de veículos leves e recuo de 0,5% dos pesados, que patinam mesmo com o impulso do programa federal de renovação da frota de caminhões, o Move Brasil.

No total, a Anfavea estima a comercialização de 2,76 milhões de unidades por suas empresas associadas. Além disso, torce para que o fim das cotas de importação de carros híbridos e elétricos semimontados com tarifa zero, no final de janeiro, desdobre-se em investimentos das companhias chinesas beneficiadas no país. “Nossas empresas continuaram a executar os planos de investimento e a produzir, mesmo com essa concorrência desleal. Chegou a vez de fabricarem no Brasil”, diz Calvet.

Para o setor de serviços, que engloba o comércio no cálculo do PIB, diferentes pesquisas indicam a expansão de 1,2% a 2,4% - um ritmo em linha com o desempenho do ano passado, de 1,8%. Nesse grupo de segmentos, o transporte perpassa toda a economia brasileira e tende a se expandir de 0,4% a 1% em 2026 diante das incertezas sobre o tarifaço, a Selic e a necessidade de interligação de modais.

Fernanda Rezende, diretora-executiva da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), pondera haver otimismo em relação às concessões de rodovias e à potencial autorização do governo federal à construção de novos ramais ferroviários pelas empresas vencedoras de licitações. Mas os aportes em transportes continuam aquém das necessidades, a renovação da frota de caminhões mantém-se travada e o déficit de armazéns transforma os veículos em celeiros improvisados nos períodos de embarques do agronegócio.

“Alcançar e manter o padrão ótimo na malha rodoviária envolveria a injeção de R\$ 100 bilhões dos governos federal e estaduais e de concessionárias”, diz Rezende ao lembrar que a rubrica infraestrutura e transportes do Orçamento da União para o ano prevê R\$ 18 bilhões.

A maior preocupação da CNT, porém, está nos preços internacionais do petróleo. Em média, os desembolsos com combustíveis representam de 35% a 40% da atividade dos segmentos rodoviário e de aviação, segundo Rezende. “As empresas do setor são resilientes, mas há muita incerteza sobre os rumos da guerra no Irã e como se dará o rearranjo das cadeias produtivas mundiais nas quais setores brasileiros estão integradas. Além disso, é sempre bom lembrar que o aumento do frete significa aumento do preço do pãozinho.”

A previsão para o varejo é de alta de 3,66% em 2026, superior ao 1,81% de 2025, conforme a Confederação Nacional do Comércio (CNC). Em boa medida, o dado reflete a continuidade do quadro de pleno emprego e de aumento da renda das famílias de 2025, bem como as contribuições de programas de transferência de renda e da política monetária no avanço dos preços ao consumidor.

A alta inadimplência entre consumidores e o recorde de recuperação judicial e de falências de empresas em 2025 despontam como heranças mal-vindas da Selic elevada. Nesse contexto, diz Mendonça de Barros, as pessoas físicas ainda mantêm, em média, situação melhor do que as jurídicas. Dito de outra forma, o comércio ainda pode se expandir, mas “a taxa de juros expõe as empresas endividadas ao corte de ativos”.