

Uma avaliação preliminar sobre o choque do petróleo na economia e na posição fiscal da União¹

Considerações iniciais

Este relatório traz exercícios feitos pela IFI para quantificar alguns impactos causados pelo conflito no Oriente Médio sobre a economia doméstica em 2026 e 2027. Até o momento, a guerra produziu aumento da incerteza no ambiente econômico global em razão dos efeitos sobre a oferta de petróleo. A escassez do produto pode piorar a perspectiva para a inflação e as taxas de juros nos países, reduzindo o crescimento econômico no mundo.

A IFI fez simulações para avaliar os impactos iniciais do conflito sobre algumas variáveis macroeconômicas, como inflação doméstica, deflator implícito do PIB e crescimento da economia. Os exercícios consideraram dois cenários distintos para o preço do petróleo no mercado internacional. Além disso, a análise buscou quantificar os efeitos sobre algumas variáveis fiscais e sobre o resultado primário do governo central em 2026 e 2027.

Como esperado, os resultados sugerem maior inflação na economia. Ainda que não discutido no texto, tendo em vista que o objetivo da análise não é o de alterar projeções das variáveis macroeconômicas e fiscais da IFI neste momento, os níveis de preços mais elevados vão influenciar a condução da política monetária pelo Banco Central e, conseqüentemente, a própria política fiscal.

Maiores preços do barril do petróleo vão afetar as variáveis fiscais de algumas maneiras. Primeiro, pela influência sobre as receitas e as despesas governamentais. O choque favorece as receitas por efeitos diretos e indiretos. Os efeitos diretos ocorrem sobre algumas receitas não administradas, como dividendos (via impacto nos lucros da Petrobras) e exploração de recursos naturais (recolhimentos de *royalties* e participações da exploração de petróleo, além da venda do óleo pela União proveniente dos contratos do regime de partilha de produção). Os efeitos indiretos se darão sobre as receitas administradas e a arrecadação líquida para o RGPS em função do alargamento das bases de incidência de alguns tributos.

À exceção de medidas adotadas para mitigar os efeitos do choque sobre os preços dos combustíveis e as vinculações de algumas despesas ao desempenho da receita, a influência sobre as despesas ocorre em um segundo momento, principalmente em razão do impacto da inflação na correção do salário mínimo. Pouco mais de metade da despesa primária da União corresponde ao pagamento de benefícios previdenciários e assistenciais,

¹ Acesse o relatório completo em: <https://www12.senado.leg.br/ifi/publicacoes-1/relatorio/2026/abril/relatorio-de-acompanhamento-fiscal-abr-2026>.

gastos atrelados à variação do mínimo que, por sua vez, é corrigido levando-se em consideração a inflação passada.

Outro efeito indireto do choque sobre as variáveis fiscais decorre da eventual alteração na condução da política monetária. A Selic e a inflação mais elevadas afetam a despesa de juros do setor público. O impacto mais relevante é o da Selic, tendo em vista que cerca de metade da dívida pública é composta por títulos pós-fixados.

A próxima subseção deste documento vai resumir as medidas adotadas até o momento pelo Poder Executivo para mitigar os impactos da oscilação do preço do petróleo sobre o custo dos combustíveis no Brasil. As subseções seguintes apresentam os impactos diretos e indiretos sobre as variáveis macroeconômicas e fiscais (receitas, despesas primárias e resultado primário).

Medidas adotadas pelo governo

Em março e abril, o Poder Executivo adotou medidas para mitigar os efeitos de uma crise energética global, em razão dos conflitos no Oriente Médio, sobre a economia doméstica. O primeiro instrumento de que o governo lançou mão foi a Medida Provisória (MP) nº 1.340², de 12 de março de 2026, que concedeu uma subvenção ao óleo diesel de R\$ 0,32, por litro, aos produtores e importadores, com vigência restrita até 31 de dezembro de 2026 e limitada a R\$ 10,0 bilhões. Para compensar essa subvenção, foram instituídas alíquotas de Imposto de Exportação, de 12% sobre petróleo e de 50% sobre o óleo diesel, enquanto perdurar a subvenção. A MP também alterou a legislação vigente para aumentar o rigor contra práticas abusivas e garantir o repasse da subvenção aos consumidores finais.

Posteriormente, em 7 de abril de 2026, foi editada a MP nº 1.349³, que expandiu as ações governamentais no âmbito do choque do petróleo. Para isso, a norma instituiu mecanismos de financiamento e fiscalização, além de integrar e ampliar a subvenção ao diesel criada pela MP nº 1.340.

A MP nº 1.349 instituiu um regime jurídico especial para garantir a soberania energética e o suprimento nacional de derivados do petróleo. Criou ainda um modelo de cooperação federativa em que os estados e o Distrito Federal podem aderir voluntariamente. Nesse modelo, haverá uma subvenção ao diesel rodoviário no valor de R\$ 1,20 por litro a ser custeado paritariamente pela União (R\$ 0,60) e pelos estados (R\$ 0,60). A MP também criou uma subvenção ao Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), ou gás de cozinha, de até R\$ 850,00 por tonelada importada. Essas medidas vigorarão até 31 de maio de 2026.

² Página de tramitação da matéria: <https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/173051>.

³ Página de tramitação da proposição: <https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/173530>.

Em relação ao conteúdo da MP nº 1.340, a MP nº 1.349 (i) integrou aquela subvenção ao regime criado na norma (Regime Emergencial de Abastecimento Interno de Combustíveis); (ii) acrescentou à subvenção original, de R\$ 0,32, R\$ 0,80 por litro no período de 7 de abril a 31 de maio de 2026; (iii) ajustou o cálculo do preço de comercialização para que o agente habilitado subtraia a soma de todas as subvenções (das duas medidas provisórias) do preço de referência regionalizado; (iv) especificou que o imposto de exportação incidente sobre o óleo diesel se aplica ao diesel rodoviário; (v) autorizou o Poder Executivo a flexibilizar o teto global de R\$ 10 bilhões originalmente fixado para o custeio das medidas de subvenção; e (vi) estabeleceu novas condicionantes para habilitação dos importadores de óleo diesel.

A MP nº 1.349 instituiu também uma linha de crédito para capital de giro às empresas do setor aéreo, no montante de R\$ 1,0 bilhão, com risco de crédito assumido pela União. Ainda, postergou o recolhimento de tarifas de navegação aérea pelas empresas, de junho, julho e agosto de 2026 para dezembro.

Além das duas medidas provisórias, o Poder Executivo editou três decretos para regulamentar as medidas introduzidas por meio das referidas normas jurídicas, assim como as compensações de arrecadação. O Decreto nº 12.922⁴ promoveu aumento da tributação do IPI incidente sobre cigarros. O Decreto nº 12.923⁵ instituiu uma desoneração, entre 7 de abril e 31 de maio, das alíquotas de PIS/Cofins, incluindo importação, incidentes sobre o biodiesel. Por fim, o Decreto nº 12.924⁶ reduziu as alíquotas de PIS/Cofins, entre 8 de abril e 31 de maio, incidentes sobre o querosene de aviação.

Análise de sensibilidade do choque do petróleo na inflação e no PIB nominal (2026–2027)

Esta subseção apresenta um exercício de sensibilidade da inflação e do PIB nominal ao choque de oferta de energia associado ao conflito no Oriente Médio. A análise limita-se a quantificar os impactos condicionais sobre essas variáveis em 2026 e 2027, mantendo-se, por ora, inalteradas as projeções do cenário base da IFI, divulgadas no RAF nº 107, de dezembro de 2025⁷. A revisão completa dos cenários está prevista para junho.

Cenários para o preço do petróleo

O conflito entre Estados Unidos, Israel e Irã no Oriente Médio provocou elevação expressiva do preço do petróleo, de US\$ 71, no fim de fevereiro, para US\$ 102 no fim de março. Esse movimento reflete o aumento do risco militar e geopolítico, bem como o temor de

⁴ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/decreto/D12922.htm.

⁵ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/decreto/D12923.htm.

⁶ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/decreto/D12924.htm.

⁷ Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/816727/RAF107_DEZ2025.pdf.

interrupções na oferta, diante das restrições ao tráfego comercial no Estreito de Ormuz, por onde transita cerca de 20% da produção global de petróleo.

GRÁFICO 1. PREÇO DO PETRÓLEO BRENT



Fonte: U.S. Energy Information Administration (EIA)

Diante da incerteza quanto à extensão, profundidade e natureza do choque - se temporário ou estrutural -, foram consideradas trajetórias alternativas para o preço do petróleo. Como referência, o cenário base da IFI, divulgado em dezembro de 2025, considerava preço médio do Brent de US\$ 66,50 em 2026 e 2027.

No primeiro cenário, o preço do petróleo bruto do tipo Brent segue a curva de contratos futuros negociados na Intercontinental Exchange (ICE)⁸, o que implica dissipação gradual ao longo do tempo. Com base nos dados coletados em 1º de abril, observa-se convergência para a média anual de US\$ 86,90, em 2026, e US\$ 74,00 em 2027.

No segundo cenário, o Brent acompanha a curva futura no curto prazo e, posteriormente, cresce a uma taxa de 2% ao ano. Essa hipótese busca estabilizar os preços em termos reais e resulta em um cenário mais persistente, compatível com a ocorrência de danos estruturais à infraestrutura energética, que manteriam o preço do petróleo em níveis elevados por período prolongado. Neste caso, o preço médio subiria para US\$ 96,80, em 2026, e US\$ 107,90 em 2027.

⁸ Intercontinental Exchange (ICE). Dados de contratos futuros de Brent. Disponível em: <https://www.ice.com/products/219/Brent-Crude-Futures/data?marketId=6018433>.

Impactos na inflação

Estabelecidas as trajetórias para o preço do petróleo, analisa-se o efeito sobre a inflação. A transmissão ocorre por canais diretos e indiretos, condicionada tanto ao nível do Brent quanto ao grau de repasse aos preços domésticos, em especial por meio do ajuste voltado à redução da defasagem dos combustíveis em relação aos preços internacionais.

O impacto direto concentra-se no preço da gasolina. Dada a defasagem em relação aos preços internacionais, estimada pela Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom)⁹ em 54%, no início de abril, assume-se um reajuste formal da Petrobras de 25% dos preços de venda nas refinarias, com o objetivo de reduzir essa diferença. Essa hipótese busca ser consistente com a atual política comercial da estatal, que não adota mais uma paridade estrita com os preços internacionais, buscando suavizar o repasse de choques externos de curto prazo ao consumidor doméstico. O impacto é calculado considerando o peso da gasolina no índice (5,24%) e a parcela da Petrobras no preço final (27%)¹⁰.

O impacto indireto ocorre por meio do encarecimento do diesel e dos fretes, com disseminação ao longo da cadeia produtiva. Esse efeito é capturado por uma equação que relaciona a inflação de preços livres à inflação passada, às expectativas, à inflação importada (preços de *commodities* em reais) e à atividade econômica, seguindo a metodologia dos modelos de projeção do Banco Central¹¹.

Em ambos os cenários, as trajetórias para as expectativas de inflação, a taxa de câmbio e o hiato do produto seguem as mesmas hipóteses do cenário base - derivadas, respectivamente, do Boletim Focus, da paridade do poder de compra e da curva IS -, variando-se apenas o preço do petróleo, que constitui o principal fator de diferenciação entre os cenários. Utiliza-se o Índice de *Commodities* do Banco Central (IC-Br), no qual as *commodities* de energia representam cerca de 30%, variando-se apenas o preço do Brent.

A Tabela 1 sintetiza as premissas do exercício, enquanto a Tabela 2 apresenta os resultados na inflação, considerando os dois cenários para o preço do petróleo.

⁹ Relatórios do PPI. Disponíveis em: <https://abicom.com.br/ppi/ppi-01-04-2026/>.

¹⁰ Petrobras. Estrutura de formação de preços da gasolina. Disponível em: <https://precos.petrobras.com.br/sele%C3%A7%C3%A3o-de-estados-gasolina>.

¹¹ Banco Central do Brasil. Relatório de Inflação, jun. 2024. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/content/ri/relatorioinflacao/202406/ri202406b12p.pdf>.

TABELA 1. PREMISSAS

Etapa	Elemento	Cenário1: normalização	Cenário2: persistência
Choque externo	Preço do petróleo Brent	Contratos futuros (ICE de 1º de abril)	Contratos futuros nos três primeiros meses + 2% a.a.
Transmissão direta	Gasolina (reajuste na refinaria)	25%	40%
Transmissão indireta	Diesel (frete e cadeia produtiva)	Impacto via Índice de Commodities – menor magnitude	Impacto via Índice de Commodities – maior magnitude

Fonte: IFI.

No agregado, o efeito total sobre o IPCA de 2026 seria de +0,7 p.p. (no cenário de normalização) e +1,0 p.p. no cenário de persistência. Para 2027, estima-se efeito adicional de +0,2 a +0,5 p.p., refletindo a inércia do choque de 2026, sem a hipótese de novos reajustes da gasolina.

TABELA 2. IMPACTOS DO CHOQUE SOBRE O IPCA (P.P.)

Cenário	2026	2027
Normalização	+0,7	+0,2
Persistência	+1,0	+0,5

Fonte: IFI.

O exercício sugere, de forma implícita, que uma elevação de 10% no preço do Brent está associada a um aumento de cerca de 0,2 p.p. no IPCA. Esse resultado, contudo, depende das premissas adotadas e não deve ser interpretado como uma relação fixa, sendo sensível, entre outros fatores, ao grau de repasse aos preços domésticos e aos efeitos de medidas voltadas à estabilização do mercado de combustíveis.

Nesse sentido, a MP nº 1.349 ampliou a subvenção ao diesel e criou subvenção ao gás de cozinha (GLP), enquanto os Decretos 12.923 e 12.924 desoneraram PIS/Cofins sobre biodiesel e querosene de aviação. O efeito dessas medidas sobre o IPCA, via custos ao longo da cadeia produtiva, é difícil de mensurar.

Por fim, os resultados também não incorporam pressões adicionais associadas à interrupção no fornecimento global de fertilizantes, que poderiam afetar os custos agrícolas e a inflação em 2027.

Impactos no PIB nominal

Assume-se que o crescimento do PIB real permaneça constante em 1,7%, em 2026, e 2,0% em 2027, conforme o cenário base apresentado no já referenciado RAF nº107, de dezembro de 2025. Essa hipótese reflete um balanço aproximadamente neutro dos efeitos do choque em uma economia exportadora líquida de petróleo.

Por um lado, a elevação do preço do petróleo melhora os termos de troca, elevando a renda externa, a lucratividade do setor extrativo e a arrecadação. Por outro, esse efeito é compensado por fatores adversos, como a compressão da renda real das famílias, condições financeiras mais restritivas – com juros elevados por mais tempo – e o enfraquecimento da demanda externa. A OCDE¹² destaca que a resiliência da economia global observada em 2025 vem sendo testada pelo conflito, com aumento de custos e redução da demanda.

Embora o exercício mantenha a hipótese de neutralidade para o PIB real em ambos os cenários, por simplificação, os riscos para a atividade são assimétricos e tendem para o lado negativo no cenário de maior persistência do choque. Um aumento prolongado dos preços do petróleo pode assumir características de um choque clássico de oferta, combinando maior inflação com menor crescimento, à medida que o aperto financeiro, a compressão da renda e o menor dinamismo global predominem sobre os ganhos de termos de troca.

A Tabela 3 resume os efeitos sobre a inflação e o PIB nominal no biênio 2026-27. A elevação do PIB nominal neste ano e no próximo decorre do aumento do deflator, dado que o PIB real é mantido constante no exercício.

¹² OECD. Economic Outlook – Interim Report, mar. 2026. Disponível em: https://www.oecd.org/en/publications/2026/03/oecd-economic-outlook-interim-report-march-2026_254a8d56.html.

TABELA 3. EFEITOS DO CHOQUE NA INFLAÇÃO E NO PIB NOMINAL

Variável	IFI: cenário base de dez/25	Cenário1: normalização	Cenário2: persistência
2026			
Brent (US\$/barril)	66,5	86,9	96,8
IPCA	3,9%	4,5%	4,9%
Deflator do PIB	4,0%	4,4%	5,4%
PIB real (Var.)	1,7%	1,7%	1,7%
PIB nominal (R\$ bi)	13.432,1	13.522,8	13.657,6
2027			
Brent (US\$/barril)	66,5	74,0	107,9
IPCA	3,5%	3,7%	4,0%
Deflator do PIB	4,0%	4,2%	4,7%
PIB real (Var.)	2,0%	2,0%	2,0%
PIB nominal (R\$ bi)	14.244,8	14.372,4	14.581,8

Fonte: IFI.

Comparação com parâmetros da LOA 2026 e o Relatório Bimestral

As projeções da Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2026 e da IFI (RAF nº 107, de dezembro de 2025) refletem um cenário anterior ao choque, com preços do petróleo em níveis inferiores aos observados após a intensificação do conflito, enquanto o Relatório Bimestral¹³ (RARDP do 1º bimestre de 2026) incorpora apenas parcialmente essa elevação. Nesse contexto, a LOA projeta IPCA de 3,6% em 2026, ante 3,74% no RARDP, ao passo que as simulações apresentadas nesta subseção indicam inflação entre 4,5% e 4,9%.

Parte dessa diferença decorre da defasagem temporal na definição das premissas, em um ambiente de elevada volatilidade. Enquanto o RARDP do 1º bimestre utiliza a grade de parâmetros da Secretaria de Política Econômica (SPE), do Ministério da Fazenda, do início de março, as estimativas da IFI baseiam-se em informações do início de abril, que levam em consideração a rápida elevação do petróleo para patamares superiores a US\$ 100 ao longo de março.

¹³ Brasil. Ministério da Fazenda. Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias – RARDP (1º bimestre de 2026). Disponível em: <https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/relatorio-de-avaliacao-de-receitas-e-despesas-primarias-rardp/2026/13>

TABELA 4. VARIÁVEIS MACROECONÔMICAS

Variável	LOA 2026	RARDP 1º bimestre de 2026
2026		
Brent (US\$/barril)	64,9	73,1
IPCA	3,6%	3,7%
Deflator do PIB	5,3%	4,4%
PIB real (Var.)	2,4%	2,3%
PIB nominal (R\$ bi)	13.286	13.605
2027		
Brent (US\$/barril)	65,6	67,7
IPCA	3,1%	3,0%
Deflator do PIB	5,0%	5,0%
PIB real (Var.)	2,6%	2,5%
PIB nominal (R\$ bi)	14.897	14.643

Fonte: SPE/MF e Ministério do Planejamento.