

25/03/2026 09:30:16 - AGRO NEWS

ARTIGO/ANDRÉ NASSAR: RUIM DA CABEÇA, OU DOENTE DO PÉ



O preço do barril de petróleo, usando o Brent como referência, abriu março em US\$ 77,70 e terminou a semana passada, no dia 20/03/2026, em US\$ 112,20. Foi uma subida impressionante. Já vimos algo parecido recentemente, quando a Rússia invadiu a Ucrânia. Em dezembro de 2022, o preço do mesmo Brent era US\$ 74,70, chegando ao pico de US\$ 117,70 em junho daquele ano.

A subida, fruto da guerra Ucrânia-Rússia, no entanto, não teve a mesma aceleração (a inclinação da curva) que vimos em março deste ano. Naquela época, foram necessários três meses para o preço subir de US\$ 77 para US\$ 112 o barril, ao passo que hoje foram necessárias apenas três semanas. O conflito anterior nos ensina que foram precisos seis meses para o preço do petróleo atingir seu pico e mais seis para voltar ao patamar do início das hostilidades. Ou seja, se o padrão se repetir, teremos que conviver com a pressão de preços por mais um semestre antes de ela começar a arrefecer.

É impossível não notar a semelhança de períodos e de contexto no caso brasileiro: tivemos eleições em 2022 e teremos eleições este ano. A guerra Ucrânia-Rússia provocou um choque de oferta no mercado de gás, com enormes impactos para a Europa, continente dependente do produto russo para aquecimento e geração de energia industrial. Como mencionado, a inclinação da curva de preços do petróleo agora surpreende, o que sinaliza um choque de oferta de petróleo, algo que não ocorreu no conflito anterior, cujo impacto ficou concentrado no gás.

Tudo pode mudar caso haja um cessar dos ataques ao Irã, interrupção das reações e a normalização do Estreito de Ormuz. Nessas condições, o choque de oferta tenderia a cessar, os preços parariam de subir e o cenário se dissiparia no tempo. Acredito que isto deva ocorrer e, na falta de uma referência mais precisa, arriscaria que vamos replicar 2022: ao final de 2026, os preços do barril começariam a ceder.

A questão é: qual o impacto disso no Brasil? Como o País é importador de diesel, os reflexos ocorrem nesse mercado. O mix nacional é composto por 64% de diesel produzido internamente, 21% de diesel importado e 15% de biodiesel. O consumo de diesel no Brasil tem comportamento sazonal associado às safras agropecuárias, que demandam muitos caminhões para movimentar a produção. Assim, a partir de março a demanda sobe, caindo apenas depois de novembro. A guerra EUA-Israel-Irã, portanto, nos pegou no pior momento da demanda por diesel no Brasil.

Diferente da crise na Europa, que ocorreu ao final do inverno, quando o consumo de gás já reduzia, o Brasil enfrenta esse cenário em plena aceleração. Somos o terceiro maior importador de diesel do mundo, apesar de exportarmos petróleo cru. No cenário atual, é pior ser importador de

26/Mar/2026 12:22

diesel, pois, no caso do petróleo, os ativos de refino estão protegidos. Sendo o derivado, qualquer ameaça aos ativos de terceiros provoca um choque no comércio internacional. Além disso, o comércio de petróleo é cerca de dez vezes maior que o de diesel, o que amplia o risco para quem importa o produto final.

Esse cenário testa os limites da estrutura de mercado e estressa a cadeia de suprimento. O Brasil possui a Petrobras como agente de elevada participação. Sendo uma empresa de economia mista com controle estatal, é natural que ela atue visando eficiência e objetivos de política pública. Na prática, a companhia mantém uma política de preços descasada dos valores internacionais de diesel.

Isso se torna um problema quando o País precisa importar para atender à demanda e o alinhamento de preços não ocorre (a famosa defasagem). Mesmo com a Petrobras ofertando diesel a um preço, digamos assim, aceitável, o País não consegue suprir o mercado, pois o importador privado não se dispõe a pagar o preço internacional para vender internamente com prejuízo. O mercado na ponta do consumidor acaba descasando do preço da Petrobras e sobe, pois quem tem estoque sabe da dificuldade de reposição.

Se essas condições persistirem - Petrobras defasada, varejo em alta, distribuidoras com estoques antigos e demanda crescente pela safra - as chances de desabastecimento aumentam muito. A Petrobras não parece disposta a alinhar os preços, nem o governo parece conseguir subsidiar a diferença.

A solução é buscar uma fonte de combustível que independa do mercado internacional. Para o diesel, essa alternativa é o biodiesel brasileiro. Ele não vai reduzir preços, pois está próximo da paridade de importação, mas ajudará a neutralizar o choque de oferta. A safra de soja está começando, a capacidade de processamento é grande e a estrutura para produzir biodiesel é muito maior do que a utilizada hoje.

Aumentar o teor de biodiesel pode elevar seu preço? Pode. Mas ele tem um teto definido: a paridade de importação de diesel. Entre pagar caro por um produto importado ou pelo biodiesel nacional, qual a melhor opção? Como diz a música de Dorival Caymmi, "quem não gosta de samba, bom sujeito não é, é ruim da cabeça, ou doente do pé". Tem gente ruim da cabeça, ou doente do pé, tomando as decisões.

André Meloni Nassar é presidente executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), ex-secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura e ex-presidente do Conselho de Administração da Embrapa