

**Ministério de Minas e Energia**  
**Assessoria de Comunicação Social – ASCOM**

**Destaque (em vermelho): Matérias que citam o ministro Wellington Moreira Franco ou o MME:**

**Sumário**

|                                                                            |          |
|----------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>VEÍCULO: O Globo.....</b>                                               | <b>2</b> |
| Título: Tudo certo.....                                                    | 2        |
| <b>VEÍCULO: Folha de S. Paulo .....</b>                                    | <b>2</b> |
| <b>Título: Em vão.....</b>                                                 | <b>2</b> |
| Título: Exploração de petróleo no país prepara retomada após a crise ..... | 2        |
| Título: ‘O pior já passou’, afirma diretora da Petrobras .....             | 4        |
| <b>VEÍCULO: O Estado de S. Paulo .....</b>                                 | <b>6</b> |
| Título: Caminhoneiro denuncia à ANTT frete mais barato .....               | 6        |
| Título: ‘Velocidade do ajuste foi um erro que levou à crise’ .....         | 7        |
| <b>VEÍCULO: Correio Braziliense.....</b>                                   | <b>9</b> |
| Título: Blitz para fiscalizar os fretes.....                               | 9        |

**VEÍCULO: O Globo****Data: 09/09/2018****Seção: Colunas****Autor: Lauro Jardim****Título: Tudo certo**

A venda da PetroAfrica, controlada pela Petrobras e pelo BTG, deve, enfim, ser assinada em setembro. Um negócio de US\$ 2,6 bilhões que vai para as mãos da Vitol, maior trading de petróleo do planeta.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Data: 09/09/2018****Seção: Colunas****Autor: Jânio de Freitas****Título: Em vão**

### A ironia

É uma ideia desesperada, essa de Michel Temer tomar o lugar de Henrique Meirelles na candidatura do MDB, para proteger-se do relatório da Polícia Federal que o acusa de receber e lavar dinheiro de corrupção. A acusação, que atinge também o tal coronel João Baptista Lima, **Moreira Franco** e Eliseu Padilha, já está no Supremo Tribunal Federal e vai à procuradora-geral Raquel Dodge para a denúncia criminal ou o archive-se.

Com aprovação que não chega às canelas, Temer não se elegeria. Mas não está em maior risco nestes meses finais de desgoverno. Seu problema pode começar no primeiro minuto seguinte à transmissão da Presidência. O que, por sua aparente calma, já estaria solucionado, pela soma de recursos e idade.

**VEÍCULO: Folha de S. Paulo****Data: 09/09/2018****Seção: Mercado****Autor: Nicola Pamplona****Título: Exploração de petróleo no país prepara retomada após a crise**

Petroleiras já licenciaram no Ibama perfuração de 23 poços no próximo ano

Após três anos de ostracismo, a atividade de exploração de petróleo no Brasil começa a retomar em 2019, como resultado de leilões promovidos pelo governo e da elevação das cotações internacionais.

Levantamento da agência epbr, especializada no setor, mostra que as petroleiras já licenciaram no Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis) a perfuração de 23 poços exploratórios no próximo ano.

É um patamar equivalente ao de 2015. O número ainda é bem inferior aos 129 de 2011, quando o barril de petróleo era negociado acima de US\$ 100 (R\$ 414,54), mas é quase três vezes maior do que o registrado em 2017. Na sexta-feira (7), o barril era negociado a US\$ 76,83 (R\$ 318,49).

Entre 2011 e 2016, a redução no número de poços foi vertiginosa, reflexo da queda das cotações e dos cinco anos sem ofertas de novas áreas no país.

Poços exploratórios são aqueles perfurados em busca de novas reservas, que vão balizar o investimento na produção futura do petróleo.

Na crise, apenas a Petrobras manteve atividade constante neste segmento, principalmente em busca de confirmar descobertas na área de Libra, que arrematou em 2010.

Nos próximos meses, a estatal inicia campanhas exploratórias na área de Peroba, licitada em 2016, e cujo contrato foi assinado em janeiro.

Os leilões trouxeram de volta investimentos estrangeiros.

A anglo-holandesa Shell, que fez sua última perfuração exploratória em 2010, prevê para 2019 dois novos poços. A norueguesa Equinor e a francesa Total também obtiveram licenças.

Todas tiveram participação ativa em leilões desde 2016.

Ao todo, o governo realizou cinco leilões, que resultaram em 68 áreas arrematadas e arrecadação total de R\$ 21,5 bilhões.

Um dos passos iniciais de um projeto de petróleo, a atividade de perfuração demanda a contratação de plataformas e embarcações para o transporte de materiais, além dos insumos necessários para furar as rochas submarinas e construir os poços.

Os fornecedores, porém, ainda veem com desconfiança a possibilidade de retomada dos contratos.

“A demanda por embarcações de apoio marítimo será alavancada à medida que os investimentos previstos pela Petrobras e operadoras estrangeiras em exploração e produção se confirmarem”, disse a Abeam, entidade que reúne as empresas de embarcações.

A perspectiva é de retomada no médio e longo prazo.

A cautela é explicada pelo desempenho recente do setor. Entre o fim de 2014 e julho deste ano, a frota contratada no país foi reduzida em um quarto, para 369 embarcações.

No segmento de sondas, a perspectiva é parecida.

Hoje, há duas unidades à espera de contrato na baía de Guanabara. E, embora as estrangeiras já estejam contratando, a Petrobras, maior cliente do setor, pretende manter a estratégia de otimizar o uso da frota atual — tanto de sondas como das embarcações.

Segmento com maior potencial de geração de empregos, porém, a indústria naval só prevê negócios no início da próxima década.

Ainda assim, em ritmo menor do que os do início dos anos 2010, uma vez que os índices de compras obrigatórias no país foram reduzidos pelo governo Michel Temer.

O setor já iniciou conversas com as petroleiras atento ao início da nova fase de exploração do pré-sal. “Deve melhorar com relação ao que está hoje, mas nem de longe chegará ao que foi”, diz Sergio Bacci, vice-presidente do Sinaval, o sindicato que reúne os estaleiros.

Na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, dezenas de navios estão parados à espera de contrato perto da ponte Rio-Niterói. Em outros pontos, duas sondas de perfuração também aguardam clientes.

**VEÍCULO:** Folha de S. Paulo

**Data:** 09/09/2018

**Seção:** Mercado

**Autor:**

**Título:** ‘O pior já passou’, afirma diretora da Petrobras

ENTREVISTA

No domingo (2), completaram-se dez anos da primeira produção no pré-sal, no campo de Jubarte (ES).

Desde então, outras 20 plataformas foram instaladas, levando a produção para a casa de 1,5 milhão de barris por dia.

A perspectiva de riqueza justificou negócios que depois trariam prejuízos à Petrobras, tanto por serem inviáveis quanto por terem movimentado o esquema investigado pela Operação Lava Jato.

“O pior já passou”, diz a diretora de exploração e produção da Petrobras, Solange Guedes. A Petrobras tem 13 plataformas previstas para instalar em reservas já descobertas. \*

Qual foi a maior evolução nesse período de dez anos?

A construção de poços, que foi decisiva para a viabilização do pré-sal. Fomos capazes de projetar poços de alta produtividade em prazo cada vez menor.

São quilômetros abaixo do nível do mar, e melhoramos a rapidez com que chegamos lá. Em dez anos, o prazo para a construção de um poço caiu de 300 para cem dias.

Segundo a britânica BP, o pré-sal já é competitivo com as reservas não convencionais nos EUA. A sra. concorda?

Sim. Para produzir não convencionais, é necessário ficar perfurando o tempo todo para manter, porque os poços perdem pressão muito rápido.

Aqui, a dinâmica é mais lenta, os poços são muito mais caros, mas depois que eles estão produzindo, ficam estáveis, com produção firme por mais tempo, porque os reservatórios são maiores.

Há hoje uma capacidade ociosa entre fornecedores nacionais. Haverá espaço para novas contratações?

A crise de 2015 retraiu muito a indústria, a Petrobras retraiu também. Acho que o pior já passou, a indústria está retomando.

Os leilões foram fundamentais para a volta do dinamismo, os preços têm perspectiva estável. A perspectiva para a indústria brasileira de óleo e gás é fenomenal.

A indústria naval terá espaço?

Essa resposta tem de ser dada por ela mesma. Se a indústria naval se preparar do ponto de vista de competitividade, as ofertas serão muitas. Não haverá motivos para que as nove operadoras do pré-sal busquem opções no exterior.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Data:** 09/09/2018

**Seção:** Economia

**Autor:** Rafael Cicconi,

**Título:** Caminhoneiro denuncia à ANTT frete mais barato

Agência iniciou ontem blitz em São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná para a fiscalizar o cumprimento do tabelamento mínimo

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou ontem no Ecopátio, em Cubatão (SP), local onde os motoristas aguardam a liberação da sua entrada no Porto de Santos, uma grande fiscalização. O objetivo é averiguar se as empresas estão cumprindo o pagamento da tabela mínima aos motoristas, além do vale-pedágio e do pagamento eletrônico do frete. A blitz foi a estratégia do governo para rebater as ameaças de uma nova greve que estaria sendo articulada. Logo pela manhã, caminhoneiros em Cubatão denunciavam irregularidades por parte das empresas responsáveis pelo transporte de grãos e adubo. Muitos deles falaram que recebem valores abaixo da tabela mínima de frete e estavam mobilizando os colegas por grupos de WhatsApp para que denunciassem as irregularidades.

“Eu recebo 30% a menos da tabela em todos os fretes. O pessoal tem que abrir a boca (sic) para ver se conseguimos receber mais. Espero que essa fiscalização funcione de fato, pois é a primeira vez que vejo eles fazendo isso”, disse o caminhoneiro Ademir Pereira Junior, ressaltando que foi um dos líderes das paralisações no Mato Grosso, durante a greve em maio. Trabalhando como caminhoneiro por 23 anos, Adriano Maqui relatou que as transportadoras não cumprem com o acordo fechado entre os produtores e caminhoneiros. “As usinas, por exemplo, pagam o frete para a transportadora e estas não repassam o dinheiro todo para os motoristas, pegando parte para elas. A gente acerta o preço do frete, mas eles pagam menos.”

Maqui ainda relatou que muitas empresas não cumprem o pagamento do frete de retorno. Balanço. A fiscalização que aconteceu ontem também nos portos de Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Santana do Livramento (RS) e Rio Grande (RS) vai até amanhã. Até o fechamento desta edição, a ANTT não tinha divulgado um balanço geral da operação realizada ontem. Essa fiscalização tornou-se viável depois de o governo publicar, na última quinta-feira, uma norma para dar

embasamento jurídico à atuação dos fiscais da ANTT. “Antes nós não tínhamos como combater o infrator e agora temos. Todo caminhoneiro que tiver recebido fora do valor mínimo será indenizado com o dobro do valor devido”, disse Dalton de Campos Mello Filho, coordenador de fiscalização da ANTT. O reembolso será feito após todo o trâmite administrativo, mas sem prazo para que os caminhoneiros recebam as indenizações, explicou.

**VEÍCULO:** O Estado de S. Paulo

**Data:** 09/09/2018

**Seção:** Economia

**Autor:** Luciana Dyniewicz

**Título:** ‘Velocidade do ajuste foi um erro que levou à crise’

Dante Sica, ministro da Produção da Argentina

Para Sica, ao corrigir as inconsistências no ritmo de ajuste das políticas fiscal e monetária, o país terá um futuro sólido

A velocidade do ajuste fiscal adotado pelo presidente argentino, Mauricio Macri, foi um erro que ajudou a desencadear a atual crise no país, admite o ministro da Produção, Dante Sica, que saiu fortalecido da reformulação do governo feita na semana passada, ao assumir também os antes ministérios do Trabalho e da Agroindústria. “Havia inconsistências na velocidade do ajuste das políticas fiscal e monetária. Ao corrigir essas inconsistências, teremos um futuro sólido”, disse em referência ao ajuste fiscal drástico que Macri anunciou – um contraponto à política gradualista que o presidente havia decidido tomar quando chegou à Casa Rosada, no fim de 2015. Para Sica, o Brasil não ajudará a Argentina a sair da crise, pois, apesar da desvalorização do peso – que dá competitividade ao produto argentino –, exportar mais para nosso mercado depende da recuperação da demanda doméstica e da convergência regulatória entre os países. O ministro avalia ainda que o Brasil também vem sofrendo com uma forte “incerteza política” que reduz seu crescimento. A seguir principais trechos da entrevista concedida ao Estado por telefone.

Dada a desvalorização do peso, o Brasil pode ser uma saída para a crise, com a Argentina exportando mais para nosso mercado, mesmo o Brasil em crise?

Em geral, as exportações entre Argentina e Brasil respondem mais a aumentos de renda do que a mudanças de preço. A desvalorização melhora a competitividade, mas, para que as exportações argentinas ganhem muito mais volume no Brasil, é preciso primeiro que o Brasil cresça. Depois, há muitas questões de acesso ao mercado e convergência regulatória que travam muito as

exportações para o Brasil. Ainda temos de resolver esses problemas de acesso ao mercado.

Como resolver esse problema?

Estamos começando a trabalhar. Assinamos, há 15 dias, com o ministro Marcos Jorge (Indústria, Comércio Exterior e Serviços), um convênio para trabalhar na convergência regulatória do setor automotivo. Mas ainda há muito trabalho para fazer. O Brasil é um mercado difícil no que diz respeito a assuntos regulatórios e isso impede muitas vezes que nosso produto flua com rapidez. Há problemas de convergência, de normas, de que não se aceitam as mesmas certificações de ambos os lados.

A crise argentina pode atrasar ainda mais o acordo de livre comércio para o setor automotivo?

O acordo automotivo entre Brasil e Argentina depende muito de como estão os fluxos de investimento e o volume de comércio. Em função dessas variáveis, teremos de ir avaliando para ver o que podemos avançar. Acho que hoje essa crise ainda não tem impactos sobre a possibilidade de modificar o acordo.

Para a Argentina, o acordo de livre comércio deve ficar mesmo para 2023, e não para 2020, como gostaria o Brasil?

Nós não temos data para o livre comércio. Tem de haver condições econômicas, de investimento e de produção.

O Ministério da Produção ficou também com as secretarias de Agroindústria e do Trabalho. Como o agricultor recebeu a volta do imposto sobre exportação?

Não foi uma medida que gostamos de ter tomado. Não é uma medida que satisfaz os setores afetados. Mas (foi necessária) vendo a situação que tínhamos, de emergência, e a necessidade de equilibrar o orçamento público. As retenções foram uma medida kirchnerista que Macri sempre criticou. Não havia outra saída? Não. Fizemos um corte de gastos grande e não tínhamos muito mais onde cortar sem afetar os gastos sociais.

Do lado da secretaria de trabalho, poderá haver renegociações salariais dado o aumento da inflação? Até que nível a inflação pode chegar?

Todos os reajustes fechados neste ano tinham cláusulas de revisão para o caso de que a inflação mudasse. Com certeza, começará a ter uma revisão dos ajustes por parte dos trabalhadores e dos empresários. Mas não acredito (que a inflação vá subir muito mais). Estamos vendo as estimativas por causa das mudanças nos preços relativos.

Mas qual é a estimativa para inflação deste ano?

Enquanto não tivermos os dados de setembro, que vai mostrar o impacto (da desvalorização), é difícil saber.

Quais foram os erros do governo que ajudaram a desencadear a atual crise na Argentina?

Nós sofremos muitos impactos externos, que foram se agravando com o passar dos meses, além da seca (que prejudicou o agronegócio). Havia também algumas inconsistências na velocidade do ajuste da política fiscal e monetária. Ao corrigir essas inconsistências, teremos um futuro sólido.

O gradualismo foi um erro?

Nesse momento que tomamos a decisão (de adotar o gradualismo), os mercados estavam abertos e nos permitiam seguir nessa velocidade de ajuste fiscal. O fechamento dos mercados tão abrupto a partir de abril fez com que tivéssemos de rever essa medida.

**VEÍCULO:** Correio Braziliense

**Data:** 09/09/2018

**Seção:** Economia

**Autor:**

**Título:** Blitz para fiscalizar os fretes

## Conjuntura

### Santos (SP)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou ontem no Ecopátio, em Cubatão (SP), local onde os motoristas aguardam a liberação da entrada no Porto de Santos, uma grande fiscalização. O objetivo é averiguar se as empresas estão respeitando a tabela mínima aos motoristas, além do vale-pedágio e do pagamento eletrônico do frete. A blitz foi a estratégia do governo para rebater as ameaças de uma nova greve que estaria sendo articulada pelos caminhoneiros.

Logo pela manhã, caminhoneiros em Cubatão denunciavam irregularidades por empresas responsáveis pelo transporte de grãos e adubo. Muitos deles disseram que recebem valores abaixo da tabela mínima de frete e estavam

mobilizando os colegas por grupos de WhatsApp para que denunciasses as irregularidades.

“Eu recebo 30% a menos da tabela em todos os fretes. Espero que essa fiscalização funcione de fato, pois é a primeira vez que vejo eles fazendo isso”, disse o caminhoneiro Ademir Pereira Junior, ressaltando que foi um dos líderes das paralisações no Mato Grosso, durante a greve em maio.

Trabalhando como caminhoneiro por 23 anos, Adriano Maqui afirmou que as transportadoras não cumprem o acordo fechado entre os produtores e caminhoneiros. “As usinas, por exemplo, pagam o frete para a transportadora e estas não repassam o dinheiro todo para os motoristas. A gente acerta o preço do frete, mas eles pagam menos.” Maqui ainda relatou que muitas empresas não cumprem o pagamento do frete de retorno.

A fiscalização aconteceu também nos portos de Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Santana do Livramento (RS) e Rio Grande (RS) e vai até segunda-feira. Em balanço divulgado no início da noite, a ANTT informou que, de 101 veículos fiscalizados, 31 não respeitavam a tabela de frete mínimo.

A fiscalização tornou-se viável depois de o governo publicar, na última quinta-feira, uma norma para dar embasamento jurídico à atuação dos fiscais da ANTT. “Antes, não tínhamos como combater o infrator. Todo caminhoneiro que tiver recebido fora do valor mínimo será indenizado com o dobro do valor devido”, disse Dalton de Campos Mello Filho, coordenador de fiscalização da ANTT.

**MME / ASCOM .**