

**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

VEÍCULO: O Globo	2
Título: Perigo na estrada	2
Título: Pré-sal de ouro	2
Título: Laboratórios criam âncora de poliéster e robô submarino	5
VEÍCULO: O Estado de S. Paulo	7
Título: Petrobrás amplia para 92% sua fatia no mercado de diesel	7
Título: Investimentos só mantêm 50% da atual infraestrutura do País.....	8

VEÍCULO: O Globo**Data: 16/09/2018****Seção: Colunas****Autor: Ancelmo Gois****Título: Perigo na estrada**

Em junho, com a faca no pescoço pela greve dos caminhoneiros, o governo ofereceu casa, comida, roupa lavada e subsídio para a Petrobras e mais 31 empresas importadoras de diesel, numa conta estimada em R\$ 9 bilhões até dezembro. Só que a ANP não vem pagando esse subsídio e várias importadoras simplesmente deixaram de importar o combustível, o que, em última análise, coloca em risco o abastecimento. É gostar de viver perigosamente.

VEÍCULO: O Globo**Data: 16/09/2018****Seção: Economia****Autor: Ramona Ordoñez e Bruno Rosa****Título: Pré-sal de ouro**

Tecnologia torna área a principal fronteira petrolífera do mundo

Doze anos após sua descoberta, o pré-sal brasileiro se tornou a fronteira petrolífera mais atraente do mundo. A redução de custos proporcionada pelos avanços tecnológicos empreendidos pela indústria no país e os elevados índices de produtividade dos campos fizeram da área nas bacias de Santos e de Campos mais competitiva que os badalados shale gas e tight oil — como são chamados o óleo e gás não convencional dos Estados Unidos —, que chegaram a ser vistos como uma revolução de impacto global.

Segundo especialistas, a produção no pré-sal é economicamente viável mesmo se o preço do petróleo cair a US\$ 35. Hoje, a cotação do barril está em torno de US\$ 78 no mercado internacional. Já no caso do petróleo não convencional nos EUA, só vale a pena com o preço do petróleo em US\$ 66, segundo a consultoria Ryad Energy. A produção a partir das areias betuminosas do Canadá, outra área considerada uma nova fronteira global do petróleo, só compensa com o barril a partir de US \$63.

Segundo consultores, o pré-sal vai atrair ainda mais a atenção das petroleiras em todo o mundo.

A expectativa é que o leilão do excedente da cessão onerosa (acordo pelo qual a Petrobras adquiriu, em 2010, o direito de explorar 5 bilhões de barris numa área do pré-sal que se revelou com potencial maior), previsto para 2019, seja o maior do mundo, com arrecadação de no mínimo US\$ 25 bilhões (cerca de R\$ 100 bilhões).

Foi justamente a atratividade crescente do pré-sal que levou a lances bilionários de empresas como Exxon, Shell, Equinor, além da Petrobras, nos últimos leilões. No dia 28, será realizada a 5ª rodada do pré-sal, com quatro blocos à venda.

PRAZO CAI PARA TRÊS MESES

A sete mil metros de profundidade, o pré-sal já responde por 55% da produção total no país, com 1,82 milhão de barris por dia de óleo e gás, diz a Agência Nacional do Petróleo (ANP). Um poço que fica no campo de Mero, na área de Libra (Bacia de Santos), já é o maior produtor mundial no mar, com a extração de 38,8 mil barris por dia de petróleo.

A alta produtividade por poço no pré-sal, cuja média é de cerca de 30 mil barris por dia, supera a de outras áreas de exploração marítima. É quatro vezes maior que no Golfo do México e no Mar do Norte, na Europa. Para o economista Edmar Almeida, do Grupo de Economia da energia do Instituto de Economia da UFRJ, o pré-sal é hoje a mais importante região petrolífera do mundo.

A elevada produtividade dos poços e a forte redução de custos que vem sendo obtida nos últimos anos estão tornando sua exploração cada vez mais competitiva: —O pré-sal vem sendo beneficiado pelo desenvolvimento de vários projetos em sequência, o que otimiza os sistemas.

Outro ponto de redução de custos é a padronização dos projetos adotada pela Petrobras, permitindo maiores ganhos. Segundo Almeida, se o Brasil não tivesse ficado cinco anos (de 2008 a 2013) sem leilões nas áreas do pré-sal, período no qual se discutiu a regulamentação da sua exploração, a produção poderia ser ainda maior agora, gerando mais empregos e arrecadação num momento de crise. —Perdemos cinco anos discutindo a nova lei do petróleo que introduziu o contrato de partilha e criou restrições para participação privada no pré-sal.

Se tivesse ocorrido leilão em 2010, teríamos atraído muitos investimentos, já que o preço do petróleo estava mais alto (a US\$100 por barril). Posteriormente, a crise financeira da Petrobras —em meio às denúncias de corrupção reveladas pela Operação Lava-Jato que levaram a empresa a uma baixa contábil bilionária— também atrasou a exploração das primeiras áreas de pré-sal.

Hoje, a inovação tecnológica é um fator que ajuda o país a ganhar mais com a extração de cada barril. Magda Chambriard, consultora da Fundação Getúlio Vargas (FGV) e ex-diretora-geral da ANP, cita o tempo de perfuração de um poço, que passou de um ano e meio para apenas três meses. É uma forte redução de custos, já que a diária de uma sonda de exploração custa cerca de US\$ 350 mil por dia.

— Isso é resultado do uso de tecnologias novas e da curva de aprendizado. Fizemos avanços tecnológicos em diversas áreas, da sísmica à engenharia numa plataforma. As áreas são ainda maiores do que se pensava. Na cessão onerosa, havia expectativa de 7,5 bilhões de barris. Hoje, é o dobro — diz Magda.

GANHO DE ESCALA

Como forma de elevar a produtividade e os ganhos, a Petrobras, que sofre com alto endividamento, iniciou uma série de mudanças em sua política de contratações, como a renegociação de contratos com fornecedores, padronização de projetos e encomendas em séries para ganhar na escala.

— Fábricas que recebiam uma encomenda por ano estão com pedidos de 100 compressores e 40 turbinas. Isso permite ganho em escala e o desenvolvimento no Brasil. Há no país uma fábrica que é referência mundial em compressores de gás e turbinas de geração de energia — diz Claudio Makarovsky, presidente da Abespetro, que reúne empresas prestadores de serviço.

Makarovsky observa que o custo para extrair o petróleo do pré-sal do fundo do mar está em torno de US\$ 7 por barril, menor que a média mundial, entre US\$ 10,8 e US\$ 11 por barril. Ele destaca o peso da digitalização nos sistemas de produção para o pré-sal passar a ser considerado um produto de “baixo custo” pela indústria petrolífera global. — A palavra-chave é tecnologia. A indústria foi convocada a usara criatividade.

O custo para perfurar um poço caiu de US\$100 milhões para US\$ 40 milhões, ou 60% — diz. Outra frente de aumento de produtividade foi o desenvolvimento de diferentes cursos de especialização para aprimorar o capital humano. Só o Senai formou nos últimos cinco anos cerca de 18 mil pessoas em diversas atividades do setor de petróleo.

— Há cursos, por exemplo, de tecnologias submarinas. Uma empresa mundial está desenvolvendo soluções no Brasil para aplicar em todo o mundo. Temos 26 institutos de inovação e pesquisa no país — destaca Rafael Lucchesi, diretor-geral do Senai.

VEÍCULO: O Globo**Data: 16/09/2018****Seção: Economia****Autor: Bruno Rosa e Ramona Ordoñez****Título: Laboratórios criam âncora de poliéster e robô submarino**

Parceria com universidades garante redução de custos. No Fundão, Petrobras e Coppe atuam juntas desde os anos 1970

Um duto-sanduíche formado por duas camadas de aço e um material sintético para isolamento térmico e maior resistência. Um sistema de âncoras que substitui aço por poliéster e reduz o peso da plataforma. Robôs, inclusive submarinos, sistemas de inteligência artificial e computação quântica.

São muitas as frentes de inovação abertas pelas petroleiras, incluindo a Petrobras, com universidades e centros de pesquisa, para responder aos desafios da exploração no pré-sal. Uma parceria antiga é apontada por pesquisadores como uma das principais responsáveis pelos avanços da exploração de petróleo em águas profundas: a da pós-graduação em engenharia da UFRJ, a Coppe, com a da Petrobras, que tem seu centro de pesquisas instalado no campus do Fundão.

A estatal investiu sozinha US\$572 milhões (cerca de R\$ 2,4 bilhões) em pesquisa só em 2017, segundo a consultoria Evaluate Energy. O centro de pesquisas da Petrobras, o Cenpes, conta com 227 laboratórios e 1.303 funcionários.

Na Coppe, são 120 laboratórios, que consomem cerca de R\$ 100 milhões ao ano. Em cada solução criada está o trabalho de dezenas de profissionais e o acúmulo de experiências que remontam à década de 1970, quando a Petrobras começou a se especializar na produção de petróleo no mar.

LONGA DISTÂNCIA DA COSTA

Segundo o diretor de Tecnologia e Inovação da Coppe, Fernando Rochinha, apesar da elevada produtividade dos poços no pré-sal, a produção só está aumentando com a superação de obstáculos por diferentes soluções. Para chegar ao petróleo, é preciso vencer camadas de água, sedimentos e sal, com diferentes condições de pressão, temperatura e gases corrosivos, e ainda transportar e armazenar o óleo na superfície. Tudo a 300 quilômetros da costa.

A Coppe tem, por exemplo, um laboratório dedicado só a projetos para amenizar processos de corrosão de materiais sujeitos a elevados níveis de pressão e de temperaturas em profundidades de até sete mil metros, um dos

principais inimigos da atividade no mar. — Para isso, desenvolvemos materiais mais resistentes, usados nas tubulações e nas válvulas.

No parque laboratorial, temos uma série de projetos que já impactaram ou irão impactar positivamente a indústria de óleo e gás — diz ele. Magda Chambriard, consultora da FGV energia, destaca mudanças estratégicas feitas nos equipamentos que fizeram diferença nos custos. A transferência, da plataforma para o fundo do mar, de equipamentos como separadores de gás carbônico (CO₂) e de água e óleo aumentam a capacidade de produção e de armazenamento das unidades.

O uso de materiais leves, como poliéster, para substituir a cordoalha de aço na ancoragem reduz o consumo de energia da plataforma, com impacto no custo de produção. — As grandes empresas têm fôlego para desenvolver tecnologias que permitam chegar até o petróleo no fundo do mar — diz Magda.

RECURSO GARANTIDO POR LEI

A pesquisa no setor é mantida pela legislação que obriga o investimento de 1% das participações especiais (tributo que incide nos campos mais produtivos) em pesquisa e desenvolvimento. Entre as áreas prioritárias dos pesquisadores hoje está a relacionada à grande quantidade de CO₂ existente nos reservatórios do pré-sal.

Na Coppe, laboratórios tentam desenvolver novas formas de reinjetá-lo e até mesmo usá-lo para a geração de energia. Outra linha de atuação crescente é a automação das operações. A Petrobras está desenvolvendo robôs que substituem a quantidade de funcionários embarcados e desempenham tarefas simples e complexas. Há um robô que faz a manutenção da pintura do casco da plataforma, essencial para proteger e evitar corrosão, já que elas ficam em alto mar por cerca de 30 anos. Isso reduz o embarque de trabalhadores.

Outros equipamentos de atuação remota substituem mergulhadores no reparo de dutos em profundidades que o homem não poderia suportar. Rochinha destaca o papel desempenhado por sensores instalados durante o processo de cimentação de poços no acúmulo de informações sobre os reservatórios. Inovações como esta ajudaram a Petrobras a reduzir o tempo de perfuração e construção de poços de 18 meses para três.

A atividade absorve um terço do orçamento de um projeto de exploração e produção. Em nota, a Petrobras atribuiu essa maior velocidade na exploração à aceleração da aprendizagem da estatal no pré-sal. Quanto mais curto o tempo de perfuração, mas rápido a empresa consegue colocar campos em produção, gerando recursos para seu caixa.

Orlando Ribeiro, gerente executivo do Cenpes, o centro de pesquisas da Petrobras, diz que o relacionamento da Petrobras com fornecedores e fabricantes ajuda o desenvolvimento de materiais e equipamentos com características específicas para o pré-sal: —Fazemos ainda muitas parcerias com pequenas empresas e startups.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 16/09/2018

Seção: Economia

Autor: Fernanda Nunes Denise Luna

Título: Petrobrás amplia para 92% sua fatia no mercado de diesel

Participação da estatal nas vendas era de 63% em janeiro; competidores entraram com processo contra empresa no Cade.

Desde que o governo instituiu o programa de subvenção ao óleo diesel, em junho deste ano, a participação da Petrobrás nas vendas do combustível pulou de 63% em janeiro para 92% em julho, último dado divulgado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A petroleira afirma que, além da paridade internacional e do subsídio do governo, “possui infraestrutura logística eficiente que permite ser mais competitiva do que eventuais concorrentes”. Empresas importadoras, no entanto, vêm acusando a estatal no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de se valer do domínio de mercado para barrar competidores. Já há um processo aberto pela Associação Brasileira de Importadores de Combustíveis (Abicom) em fevereiro. O caso é analisado pela Superintendência Geral do Cade, que apura as alegações, e poderá optar ou não por abrir formalmente uma investigação. Se as provas forem suficientes, o tribunal do órgão poderá julgá-lo. Mas não há prazo definido para concluir a análise.

A disputa entre Petrobrás e importadores ficou mais acirrada em dezembro do ano passado, quando a estatal começou a reduzir preços para reconquistar o espaço que vinha sendo tomado pelas importadoras independentes. O efeito dessa estratégia apareceu já nos primeiros meses do ano e se consolidou com a política de subvenção do governo, que congelou os preços dos combustíveis nos patamares estabelecidos pela estatal em junho, para atender às reivindicações dos caminhoneiros em greve. As vendas da Petrobrás avançaram 67,8% no primeiro semestre deste ano, quatro vezes mais do que a média do mercado, segundo dados da ANP. A petroleira começou o ano vendendo 2,3 bilhões de litros e em julho já comercializava 3,9 bilhões de litros, em um mercado total de 4,3 bilhões de litros. Parte desse crescimento ocorreu com o aumento da produção nas refinarias e outra parcela, com importações. Margem de lucro. A

Abicom alega, no entanto, que as margens de lucro impostas pelo programa de subvenção do governo não justificam a aquisição de diesel no mercado externo. Isso explica a queda de 42% da importação de junho a agosto, segundo estatística divulgada pelo Ministério da Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

“A tendência é que a Petrobrás assuma 100% do abastecimento de diesel. Isso ainda não aconteceu porque algumas comercializadoras ainda têm estoque. Mas é muito marginal”, afirmou Sérgio Araújo, presidente da entidade, que acusa a estatal de praticar preços inferiores aos do mercado internacional, contrariando divulgações da petroleira em fatos relevantes. Já a Petrobrás, por meio de sua assessoria de imprensa, afirma que suas margens de lucro nessas operações “estão preservadas, na medida que a companhia aplica preços para o diesel alinhados à paridade internacional, conforme dispõe sua política de preços para o derivado”. A empresa diz ainda que o programa de subvenção do governo gera “resultados aderentes ao esperado pela política de preços da Petrobrás vigente” e que sua eficiência logística ajuda a melhorar o retorno.

VEÍCULO: O Estado de S. Paulo

Data: 17/09/2018

Seção: Economia

Autor: Renée Pereira

Título: Investimentos só mantêm 50% da atual infraestrutura do País

País deveria investir 5% do Produto Interno Bruto por ano durante duas décadas para não perder competitividade

Importante indutor de crescimento, o setor de infraestrutura vive uma crise histórica. Sem investimentos e com milhares de obras paradas, o Brasil não consegue nem conservar a estrutura existente, que está se deteriorando dia após dia. Calcula-se que, para conseguir alcançar níveis internacionais, o País deveria investir 5% do Produto Interno Bruto (PIB) por ano durante duas décadas.

O problema é que estamos investindo 1,7% – quase a metade do que é necessário para manter os ativos existentes. Sem infraestrutura adequada, o País perde competitividade, encarece o produto nacional no mercado externo e prejudica a população local, que tem de pagar por um produto mais caro. Para colocar o setor numa rota de crescimento vigoroso, o próximo governo terá de resolver uma série de pendências e eliminar problemas crônicos.

Um deles é a falta de planejamento para investir. “O ponto de partida do novo governo será investir mais e melhor”, diz o presidente da consultoria InterB, Cláudio Frischtak. Sua expectativa é de que o governo seja obrigado a manter

um rígido ajuste fiscal, com aperto nos investimentos. Se isso se confirmar, afirma Frischtak, o novo presidente terá de criar fórmulas para atrair a iniciativa privada.

O presidente da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), Venilton Tadini, diz que o País não pode cair na armadilha de achar que tudo será feito pelo investidor privado. Isso porque nem todos os projetos têm rentabilidade. “Isso só será feito com capital privado se houver retorno.” Os analistas afirmam que algumas áreas serão mais simples para atrair investimento porque já passaram por reestruturação. Um deles é o setor elétrico.

Na área de transmissão de energia, depois de mudanças, os leilões têm sido concorridos. O desafio será continuar expandindo a matriz elétrica e interromper a escalada das tarifas no País, que não param de subir de 2013 para cá. O setor aeroportuário também teve resultados positivos depois de mudanças no modelo de concessão. Quase todos os aeroportos licitados nos primeiros leilões enfrentaram dificuldades.

O Galeão teve de mudar de mãos e Viracopos está em recuperação judicial. Nas primeiras licitações, o foco do negócio estava mais na construção do que na operação. As regras mudaram e, no último leilão, os vencedores foram grandes operadores internacionais, afirma o advogado especialista em infraestrutura do L.O. Baptista, Marlon Ieiri.

Logística.

Os maiores entraves estão na área logística, afirma o gerente executivo de Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Wagner Cardoso. Segundo ele, no setor ferroviário, o governo precisa definir a renovação das concessões que vencem nos próximos anos.

Nas rodovias, por onde passam quase 70% da carga movimentada no País, o novo presidente terá a missão de melhorar a qualidade das estradas. Já no setor portuário, para Cardoso, da CNI, uma das decisões mais difíceis será privatizar – ou não – as companhias Docas, que administram os portos públicos.

De todos os setores, no entanto, o que merecerá mais atenção será o de saneamento básico. Com apenas 57% dos imóveis com coleta de esgoto, o País não conseguiu fazer os investimentos deslancharem no setor.

“O próximo governo não tem outra saída a não ser acelerar a agenda de infraestrutura, que inclui especialmente a privatização de alguns ativos”, diz o sócio da área de infraestrutura do escritório Machado Meyer Advogados, Mauro Penteado.

MME / ASCOM .