

Leilões de petróleo terão recorde de áreas em disputa

Só no pré-sal, 13 blocos serão licitados, detalha ANP

Da Redação

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) afirmou nesta quinta-feira (6) que as licitações de exploração de petróleo no país marcadas para outubro terão número recorde de áreas em disputa. A Agência é a responsável por organizar esses leilões.

Dois certames estão marcados para 7 de outubro: o chamado 4º Ciclo de Partilha, que abrange áreas do pré-sal, vai ofertar 13 blocos. O do 6º Ciclo de Concessão, que licita as demais áreas de exploração, tem 22 setores em disputa. A relação completa das áreas de partilha e de concessão foi publicada no Diário Oficial da União.

Foram incluídos setores ou blocos que receberam declaração de interesse de pelo menos uma empresa de petróleo, desde que a companhia também tenha manifestado garantia de oferta.

Os 22 setores do leilão de concessão receberam, até então, declaração de interesse com garantia de oferta de 12 empresas. Os 13 blocos do leilão de partilha têm a manifestação de seis empresas.

Próximos passos

A ANP explica que, até 31 de agosto, empresas que ainda não tenham ou que já tenham declarado interesse podem ainda demonstrar interesse em outros setores ou blocos, ampliando a participação nos leilões.

As que não cumprirem esse procedimento até o fim do prazo podem participar da disputa por meio de consórcio com empresas que se habilitaram.

Em outubro do ano passado, o 3º Ciclo da Oferta de Partilha terminou com cinco dos sete blocos em disputa arrematados. Na ocasião os bônus de assinatura chegaram a quase 104 bilhões e previsão de investimento mínimo na fase de exploração de R\$ 451,5 milhões.



A relação completa das áreas de partilha e de concessão foi publicada no Diário Oficial da União

O leilão do 5º Ciclo da Oferta de Concessão ocorreu em junho de 2025, com assinatura de 34 contratos de concessão de blocos. A arrecadação de bônus de assinatura foi de cerca de R\$ 989 milhões, com investimentos mínimos estimados em R\$ 1,5 bilhão na fase de exploração.

Descoberto há 20 anos, o petróleo do pré-sal mostrou-se tão significativo para o potencial de produção brasileiro que levou o governo a mudar, em 2010, o regime que autorizava as empresas a explorar a riqueza submersa.

Dessa forma, nas áreas de pré-sal vigora o regime de partilha. Nesse modelo, a produção de óleo excedente

(saldo após pagamento dos custos) é dividida entre a empresa e a União.

Quando ocorre leilão em uma área, a companhia vencedora é aquela que oferece a maior parcela do óleo à União.

Essa regra é diferente do modelo de concessão, válido nos demais blocos de óleo e gás. No modelo tradicional, o risco de investir e encontrar, ou não, petróleo é da concessionária, que se torna dona de todo o óleo e gás que venham a ser descobertos.

Em contrapartida, além do bônus de assinatura ao arrematar o leilão, a petrolífera paga royalties e participação especial (no caso de campos de grande produção) ao governo.

Junto com o modelo de partilha, foi criada uma estatal, a Pré-Sal Petróleo (PPSA), sediada no Rio de Janeiro e vinculada ao Ministério de Minas e Energia, que representa a União no recebimento das receitas. Ou seja, a PPSA vende o petróleo entregue pelas petroleiras à União.

O Polígono do Pré-Sal, no litoral do Sudeste, concentra os principais campos de produção do petróleo no país. Em junho de 2026, dado mais recente da ANP, os campos do pré-sal – sob uma espessa camada de sal, que pode chegar a 7 mil metros de profundidade – responderam por 82% da produção nacional de petróleo e gás.

Entenda o que muda com a nova Lei do Frete

Da Redação

Sancionada esta semana, a Lei do Frete transforma em regras permanentes medidas que vinham sendo aplicadas desde março para reforçar a fiscalização do transporte rodoviário de cargas.

A lei torna permanente a obrigatoriedade do Código Identificador da Operação de Transporte (Ciot), mecanismo que registra as operações de frete e permite maior controle sobre o cumprimento do piso mínimo definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ao sancionar a lei, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou uma série de dispositivos acrescentados pelo Congresso Nacional durante a tramitação da proposta. Entre eles a anistia a multas aplica-

das em razão dos bloqueios de rodovias ocorridos após as eleições de 2022.

A norma consolida a obrigatoriedade de cadastramento das operações de transporte e da emissão do Ciot, mecanismo criado para ampliar o controle sobre os contratos de frete e o cumprimento da política de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas.

O sistema permite aumentar a fiscalização das operações e combater a contratação de fretes abaixo dos valores mínimos definidos pela ANTT.

Entre os dispositivos barrados pelo veto presidencial está o artigo que anula multas aplicadas a transportadores, empresas e motoristas em razão da participação em manifestações e bloqueios de



Norma consolida controle do pagamento do piso mínimo do frete

rodovias ocorridos em 2022.

A proposta abrangia multas judiciais e administrativas, sanções civis e administrativas e penalidades já inscritas em dívida ativa.

Na justificativa enviada ao

Congresso, o governo afirma que a medida viola o princípio da separação dos Poderes e a garantia constitucional da coisa julgada, pois alcançaria multas decorrentes de decisões judiciais já proferidas.

Argumenta também que a proposta implicaria renúncia de receita sem a estimativa de impacto orçamentário e financeiro exigida pela legislação.

O presidente da República vetou também um artigo que convertia em advertência multas aplicadas por descumprimento da política de pisos mínimos do frete. O governo argumenta que a medida representa anistia de penalidades administrativas e renúncia de receita sem estimativa de impacto financeiro.

Os vetos serão analisados pelo Congresso Nacional, que poderá mantê-los ou derrubá-los. Até lá, permanecem em vigor os trechos sancionados da lei, incluindo as regras de fiscalização do piso mínimo do frete e o uso do Ciot nas operações de transporte de cargas.

PAULO PINTO/AGÊNCIA BRASIL