



**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS  
COORDENAÇÃO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS**

SCEN Trecho 2 - Ed. Sede do IBAMA - Bloco B - Sub-Solo, - Brasília - CEP 70818-900

**Parecer Técnico nº 215/2018-COEXP/CGMAC/DILIC**

Número do Processo: 02022.000327/2014-62

**Empreendimento:** : Atividade de Perfuração Marítima nos Bloco FZA-M-57, FZA-M-86, FZA-M-125, FZA-M-127, Bacia da Foz do Amazonas

Interessado: TOTAL E&P DO BRASIL LTDA

Assunto/Resumo: **Análise do documento Resposta ao Parecer Técnico nº 73/2018-COEXP/CGMAC /DILIC (EIA Rev 04)**

## **I – INTRODUÇÃO**

O presente Parecer Técnico tem como objetivo a análise da resposta ao Parecer Técnico nº 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC encaminhado pela Total E&P do Brasil através da carta 0340-18 TEPBR-HSE, de 13.9.2018. Além deste, os documentos referentes aos ofícios 02/2018 e 03/2018 – Greenpeace, de 24.8.2018 e 17.10.2018, respectivamente, que tem considerações a respeito dos processos em questão, também foram considerados na análise.

## **II – HISTÓRICO DO PROCESSO**

São apresentadas informações sobre o andamento do Processo IBAMA 02022.000327/2014-62 desde a elaboração do último parecer.

Em 14.5.2018, a COEXP elaborou o Parecer Técnico nº 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC e encaminhou para a coordenação geral que despachou para a diretoria de licenciamento.

Em 16.5.2018, a DILIC encaminhou o Ofício nº 184/2018/DILIC-IBAMA encaminhando o Parecer Técnico nº 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC ressaltando os diversos pontos pendentes indicados no parecer.

No dia 17.5.2018, o IBAMA por meio do Ofício nº 419/2018/GABIN-IBAMA encaminha os Pareceres Técnicos nº 72/2018 e 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC à Procuradoria da República no Estado do Amapá em resposta Recomendação nº 69/2018 – MPF/PR/AP/GAPR4.

Em 21.5.2018, o IBAMA por meio do Ofício nº 100/2018/COEXP/CGMAC/DILIC-IBAMA encaminha os Pareceres Técnicos nº 72/2018 e 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC e solicita maiores esclarecimentos a respeito das informações citadas no Ofício nº 01/2018 ao Greenpeace Brasil.

Em 24.8.2018, a Greenpeace Brasil por meio do Ofício nº 02/2018 enviou informações técnicas em resposta ao Ofício nº 100/2018/COEXP/CGMAC/DILIC-IBAMA.

No dia 13.9.2018, a empresa Total enviou a Revisão 04 do Estudo de Impacto Ambiental da atividade de perfuração marítima nos Blocos FZA-M-57, 86, 88, 125 e 127 na Bacia da Foz do Amazonas com a resposta do Parecer Técnico nº 73/2018-COEXP/CGMAC/DILIC por meio do Carta nº 0340-18 TEPBR-HSE.

Em 17.10.2018, a Greenpeace Brasil por meio do Ofício nº 03/2018 enviou informações técnicas sobre a análise da Revisão 04 do Estudo de Impacto Ambiental da atividade de perfuração marítima nos Blocos FZA-M-57, 86, 88, 125 e 127 na Bacia da Foz do Amazonas.

### **III – ANÁLISE**

As análises seguirão a itemização constante nas respostas ao Parecer Técnico nº 73/2017-COEXP/CGMAC/DILIC, seguidas dos respectivos comentários técnicos.

#### **II.2 – CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE**

##### **C) ASPECTOS AMBIENTAIS**

###### **II.2.1. IDENTIFICAÇÃO DA UNIDADE DE PERFURAÇÃO E DAS EMBARCAÇÕES DE APOIO**

###### **B) UNIDADE MARÍTIMA DE PERFURAÇÃO**

A empresa afirmou que não ocorrerá a perfuração de dois poços simultaneamente na campanha exploratória. A empresa apresentou a unidade de perfuração ENSCO DS-9 e que a pendência de documentação da marinha será sanada quando da chegada da sonda no Brasil.

###### **II.3. DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES**

###### **II.3.1. DESCRIÇÃO GERAL DO PROCESSO DE PERFURAÇÃO**

A empresa confirmou que irá disponibilizar as posições via satélite durante toda a atividade das unidades de perfuração em transmissão online para COEXP, bem como armazenará todo a movimentação da plataforma desde o início da perfuração. Contudo, a empresa não informou como isso será feito.

###### **A) CARACTERIZAÇÃO DAS ETAPAS DO PROCESSO DE PERFURAÇÃO**

O item não está em conformidade com a Instrução Normativa nº 1/2018 de 2 de janeiro de 2018, que define as diretrizes que regulamentam as condições ambientais de uso e descarte de fluidos, cascalhos e pastas de cimento, observando também os prazos determinados na Instrução Normativa nº 16 de 25 de Junho de 2018.

###### **II.3.2. INFORMAÇÕES ACERCA DAS CONDIÇÕES PARA USO E DESCARTE DE FLUIDOS DE PERFURAÇÃO, FLUIDOS COMPLEMENTARES E PASTA DE CIMENTO**

Em função da publicação da Instrução Normativa nº 1/2018, e devido à ausência de revisão dos procedimentos da empresa, o Ibama emitiu em 31.10.2018, no âmbito do Processo Administrativo de Fluidos da Total (Processo Ibama nº 02022. 000839/2013-48), o Ofício nº 289/2018/COEXP/CGMAC/DILIC-IBAMA que determina adequações, no prazo de 25 (vinte e cinco dias), do Projeto de Monitoramento de Fluidos e Cascalhos (PMFC) e do Plano de Amostragem de baritina e base orgânica.

Em resposta, a Total E&P do Brasil protocolou em 12.11.2018, a Carta nº 0445-18 TEPBR-HSE contendo as versões revisadas do PMFC e Plano de Amostragem. Contudo, em 13.11.2018, em função de observações de inconsistências nos documentos, a empresa optou por reapresentar nova revisão do PMFC e do Plano de amostragem, conforme Carta nº 0455-18 TEPBR-HSE. Esses documentos estão em análise por esta coordenação.

Contudo, não foi apresentado o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração (PGRAP) previsto no item 9 do Anexo da Instrução Normativa nº 1/2018.

#### **II.5. ÁREA DE ESTUDO; II.6. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL e II.7. ANÁLISE INTEGRADA E SÍNTESE DA QUALIDADE AMBIENTAL**

Para o Diagnóstico Ambiental e Análise Integrada e Síntese da Qualidade Ambiental foram consideradas as informações constantes nos documentos Estudo Ambiental de Caráter Regional Rev 00, Rev 01 e Rev 02, vinculados ao processo IBAMA 02022.000967/2014-72 (Diagnóstico Ambiental Conjunto da Bacia Foz do Amazonas). As questões pendentes relativas ao Estudo Ambiental de Caráter Regional Rev 02 encontram-se analisadas e explicitadas no Parecer Técnico nº 72/2018 - COEXP/CGMAC/DILIC no âmbito do citado processo.

## **II.8 – IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS**

### **II.8.2.1. Meios Físico e Biótico**

#### **II.8.2.1.1. Cenário de Operação Normal da Atividade – Impactos Efetivos/Operacionais**

##### **IMP 1 - Possibilidade de Abalroamento com Mamíferos Aquáticos e Tartarugas**

Item atendido.

##### **IMP 2 – Introdução de espécies exóticas**

Reitera-se que a empresa deverá implementar medidas de acordo com o disposto na diretriz *Projeto de Prevenção e Controle de Espécies Exóticas*. A resposta apresentada pela empresa foi que: "A empresa ratifica que implementará as medidas conforme apresentado e descrito no Estudo Ambiental". Todavia, não ficou claro o que esta afirmação quer dizer e não consta uma proposta baseada na referida diretriz na versão apresentada em resposta ao Parecer Técnico nº 73/2018.

##### **IMP 3 – Interferência com Mamíferos Aquáticos e Tartarugas**

Item atendido.

##### **IMP 4 – Interferência com a Avifauna**

Item atendido.

##### **IMP 5 - Atração da Avifauna pela Unidade de Perfuração e Embarcações de Apoio**

Item atendido.

##### **IMP 14 – Atração de Organismos**

Item atendido.

#### **II.8.2.1.2. Cenário Acidental – Impactos Potenciais**

##### **IMP 5 – Alteração das Comunidades Bentônicas em Função de Vazamentos**

As informações solicitadas foram consideradas satisfatórias.

##### **IMP 7 – Interferência com os Mamíferos Marinhos em Função de Vazamentos**

#### **Item 2: Descrição do aspecto ambiental gerador do impacto e item 5: Descrição do impacto ambiental**

Itens atendidos.

#### **Item 6: Parâmetros ou indicadores que possam ser utilizados para o monitoramento do impacto**

Item atendido.

##### **IMP 8 – Interferência com Quelônios em Função de Vazamentos**

#### **Item 2: Descrição do aspecto ambiental gerador do impacto e item 5: Descrição do impacto ambiental**

Itens atendidos.

#### **Item 6: Parâmetros ou indicadores que possam ser utilizados para o monitoramento do impacto**

Item atendido.

## **IMP 9 – Interferência com a Avifauna em Função de Vazamentos**

### **Item 2: Descrição do aspecto ambiental gerador do impacto e item 5: Descrição do impacto ambiental**

Itens atendidos.

### **Item 6: Parâmetros ou indicadores que possam ser utilizados para o monitoramento do impacto**

Item atendido.

## **II.8 Anexo**

### **Modelagem de Dispersão de óleo**

Os resultados obtidos com as novas simulações com 30mg/l de sedimentos em suspensão na coluna d'água de fato não mostrou nenhum padrão no acontecimento de óleo no fundo marinho quando comparada com as simulações sem sedimento em suspensão. As dúvidas levantadas ocorreram devido a alteração dos pontos simulados, conforme respondido no documento apresentado. Item atendido satisfatoriamente.

### **Modelagem na rota de embarcação**

Conforme esperado, foi observado uma maior turbulência na região próxima a pluma do rio Amazonas quando considerada a rugosidade do fundo. Item atendido.

De acordo com o informado no documento de resposta ao Parecer Técnico nº 73/2018, foi feita uma nova avaliação dos valores de presença de óleo para o CVA Recifes Biogênicos, em decorrência do novo mapeamento de áreas recifais realizado na região, conforme solicitado. A reavaliação se encontra no item II.12 Análise e Gerenciamento de Risco.

## **II.9. ÁREA DE INFLUÊNCIA**

Item atendido

## **II.10. MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS E PROJETOS/PLANOS DE CONTROLE E MONITORAMENTO**

### **II.10.1 – Programa de Monitoramento Ambiental**

Item atendido

#### **II.10.1.1 – Projeto de Monitoramento de Fluidos e Cascalhos**

Em 13.11.2018, a empresa reapresentou, no âmbito do Processo Administrativo de Fluidos da Total (Processo Ibama nº 02022. 000839/2013-48), nova revisão do PMFC e do Plano de amostragem, conforme Carta nº 0455-18 TEPBR-HSE. Esses documentos estão em análise por esta coordenação.

Contudo, não foi apresentado o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração (PGRAP) previsto no item 9 do Anexo da Instrução Normativa nº 1/2018.

#### **II.10.1.4. Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias (Censo da Avifauna)**

##### **7.2.2. Conhecimento de rotas migratórias de espécies migrantes**

Item atendido.

### **II.10.2 – Projeto de Monitoramento de Impactos de Plataformas e Embarcações na Avifauna Sobre a Avifauna – PMAVE**

A empresa confirma que a Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA) será utilizada como Centro para a recepção de animais recolhidos pelo PMAVE. A estrutura disponível desta instalação será ampliada e readequada para a operacionalização de um Centro de Reabilitação de Animais Silvestres (CRAS). A Total não informa se estas adaptações já foram iniciadas.

## **II.10.9 – PROJETO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL (PCS)**

As Solicitações/Questionamentos aqui não destacadas foram consideradas satisfatórias.

### ***Solicitação/Questionamento 8:***

Ressalta-se que as ações indicadas no Parecer nº 55/2017 não são solicitações estabelecidas por esta Coordenação. Como seu próprio texto diz, é um ‘primeiro ensaio’, buscando uma discussão (por isso solicita ponderar a pertinência de exemplificações e não solicita a implementação) com a empresa acerca de medidas que iriam além do treinamento dos trabalhadores visando a segurança no espaço marinho. A resposta ao Parecer nº 55/2017 não trouxe diálogo para estas ponderações, reforçando medidas internas da empresa para evitar o abalroamento, o que foi aceito pelo Parecer nº 58/2017.

A retomada do tema no Parecer nº 73/2018 tampouco tem a intenção de impor estas medidas e sim de enfatizar o cuidado com a questão da segurança, fomentando o diálogo também em função do fato novo descrito no citado parecer e da sensibilidade descrita no diagnóstico, solicitando explicitamente apenas um cuidado especial no PEAT e no PCS. Vale destacar que o episódio não se tratou de um “quase-incidente” como classificou a empresa, mas de um incidente real, com danos materiais e em condições que poderia ter levado a consequências graves, inclusive com risco a vida humana.

Nesta resposta ao Parecer nº 73/2018, diferentemente, a empresa colocou em discussão as medidas ponderadas no Parecer nº 55/2017. Esta Coordenação entende que o diálogo em si já é bastante positivo, convidando a Total a propor, inclusive, outras ações que julgar pertinente que possa resultar em ganho socioambiental e de segurança aos usuários do espaço marinho.

Em sua avaliação, na realidade, a Total não discutiu a pertinência das ações em relação aos impactos e riscos do empreendimento, mas teceu considerações acerca de como podem ser implementadas as ações, dando a entender que se compromete a implementá-las. Não está claro, todavia, com relativa exceção da primeira, como, quando, onde e para quem serão destinadas tais medidas. Portanto, para serem implementadas, precisariam ser detalhadas e organizadas contendo minimamente diretrizes, público-alvo, metas, estratégias, plano pedagógico, ferramentas de avaliação, cronograma, materiais didáticos, previsão de materiais a serem doados e toda uma série de particularidades intrínsecas a real execução de um projeto ambiental.

### ***Solicitação/Questionamento 9:***

A inserção foi considerada satisfatória. Todavia, no destaque “Para agilizar o processo de análise para uma possível indenização, as seguintes informações podem ser valiosas” entende-se que os itens 3, 4, 5 e 6 podem desencorajar pescadores, mestres ou armadores a fazerem a reivindicação e, portanto, levar ao não registro de um incidente, o que é desejável independente da concessão ou não da indenização. Não cabe a priori definir se alguma irregularidade da possível vítima será impeditiva da concessão da indenização. O arbítrio quanto a concessão ou não da indenização, em todos casos, não caberá ao órgão ambiental e sim à empresa ou ao poder judiciário, caso haja a judicialização. Seria relevante incluir entre os referidos itens o registro do nome da embarcação que provocou o dano na embarcação pesqueira e/ou seus petrechos, podendo vir a facilitar a identificação de um possível equívoco por parte de quem faz a denúncia.

## **II.10.12 PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ABALROAMENTO**

Item atendido

## **II.12. ANÁLISE E GERENCIAMENTO DE RISCO**

### **II.12.4.2. Análise de Vulnerabilidade e Identificação dos Componentes com Valor Ambiental**

#### **CVA Recifes Biogênicos**

Item atendido

### **II.12.5 - CÁLCULOS DOS RISCOS AMBIENTAIS**

Item atendido, contudo a análise somente é válida para os dois poços modelados e sem atividade simultânea.

## **II.12.6 – RELAÇÃO TEMPO DE RECUPERAÇÃO/TEMPO DE OCORRÊNCIA**

Entendemos que o estabelecimento de um limiar de tolerabilidade é um tema complexo e com alta carga de subjetividade, tal como Hauge et al (2011), por isso não abordamos mais o item como “Tolerabilidade”. O principal foco é ver a vulnerabilidade dos componentes ambientais envolvidos no estudo a partir da relação tempo de recuperação pelo tempo de ocorrência, lembrando que não devem ser significativo este valor.

Ressaltamos que na Noruega são as empresas que adotam o seu limiar de acordo com a sua responsabilidade e com base nela estabelecer as suas medidas preventivas. Inicialmente quando implantada esta ARA por esta coordenação era solicitado exatamente a mesma proposta, porém vimos empresas alterarem o seu limiar de 5% para 20% sem justificativa, só para adequar o limiar ao valor encontrado no estudo. Desta forma, alteramos este viés de tolerabilidade para somente entender a relação tempo de recuperação pelo tempo de ocorrência.

Concordamos que o viés expositivo da nossa ARA carrega uma visão conservativa e que alguns dos pontos levantados na resposta (tempo de recuperação, desconsideração da volume ou massa de óleo e tempo de exposição do óleo na região dos CVAs) são realmente com foco na precaução. Agora não dá para aceitar, levantar pontos onde a responsabilidade dos dados apresentados é da empresa. Por exemplo, “frequências de falhas do sistema” em nenhum momento exigimos a apresentação daquela forma, “frequência de ocorrência dos cenários acidentais por faixa de volume” o TR é bem explícito que a empresa poderia apresentar o risco com outras faixas de volume, “Probabilidade de ocorrência de um evento de *blowout*” somente foi apresentada as frequências do SINTEF (2006). Entendemos que não cabe externar aqui os diversos pontos levantados pois não trazem efetivamente os impactos dos pontos no cálculo do item em questão.

Ressaltamos que a perfuração de um poço na Bacia da Foz do Amazonas é atípica não só pela logística como também pelas características meteoceanográficas, biológicas e geológicas. Isto fica evidente nas publicações de artigos relacionadas ao poço Algodoal-1 que foi perfurado pela empresa BP Energy do Brasil em 2004, além dos artigos recentes sobre os mapeamento dos formações biogênicas na Margem Equatorial. Contudo, vale dizer que o fato da empresa não perfurar simultaneamente reduz significativamente a vulnerabilidade dos CVAs identificados no estudos.

## **II.13 PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL**

### **7. PROCEDIMENTOS DE GERENCIAMENTO DE INCIDENTES**

Registramos que para aprovação do plano de emergência deverá ocorrer uma Avaliação Pré-Operacional e que a empresa já está ciente. Esta avaliação é fundamental para que se verifique a eficiência do Plano de Emergência Individual cuja localização fica a mais de 524 km da base aérea e 692 km (~375MN/37,5 horas) da base marítima.

#### **7.1.2. COMUNICAÇÃO EXTERNA**

Reiteramos que esta coordenação ainda não foi informada da conclusão do acordo transfronteiriço. A empresa alega que a responsabilidade de estabelecer os acordos internacionais são dos governos envolvidos e cita que a cooperação em eventos internacionais de poluição por óleo no mar será regulada pelos dispositivos constantes na Resolução A.983 (24) da IMO, sempre que as Partes não detiverem um acordo formal sobre o tema. Contudo, alega que aguardará autorização do país afetado para poder atender a emergência.

A empresa relata artigos onde corrobora com a nossa preocupação da redução drástica da efetividade do recolhimento ao longo do tempo. Se o PEI não puder dar continuidade nos trabalhos de combate em países vizinhos, pois em menos de 24 horas o óleo vazado sairá do território nacional e em

determinadas épocas do ano existe a possibilidade do óleo retornar para o Brasil depois de um período, assim voltaria intemperizado com uma possibilidade de recolhimento reduzida e a janela de utilização de um dispersante químico também pode ser perdida. Portanto, entendemos que o PEI está limitado em suas ações e não está apto para aprovação.

### **8.3. PROCEDIMENTOS PARA AVALIAÇÃO E MONITORAMENTO DA MANCHA DE ÓLEO**

A empresa informa que atenderá o item III.2.1 - Sistemas para Monitoramento de Óleo da NT Nº 03/2013 – CGPEG/DILIC/IBAMA equipando a embarcação dedicada e as três embarcações de apoio logístico com os seguintes sensores: sistema acoplado ao radar de navegação e câmera infravermelha. Haverá integração dos diferentes sensores instalados em cada embarcação, assim como sensores de outros veículos (ROV, por exemplo), permitindo a transmissão das imagens geradas para terminais em terra em tempo quase real.

Considerando que o reabastecimento demorará entorno de uma hora, teremos o helicóptero apto a sair da plataforma para atender a emergência depois de 4 horas e meia após início do acidente. Esse tempo poderia ser reduzido para menos de duas horas se a base aérea fosse no Oiapoque, além de que um cenário de acidente onde inviabiliza o reabastecimento ou pouso de helicóptero na plataforma, o atendimento a emergência com este equipamento não ficaria inviabilizado.

A empresa alega a possibilidade de utilização de aeronave de asa fixa para monitoramento, contudo não detalha que o tipo de aeronave, como será feito o monitoramento, de onde virá este recurso e qual tempo de mobilização. No caso de monitoramento de mancha de óleo feito por aeronave, normalmente elas são equipadas com alguns sensores para dimensionamento da mesma e sabemos que não existe tantas aeronaves disponíveis, por isso a necessidade de maiores informações.

Assim tanto o helicóptero com suas limitações à atendimento na emergência quanto a aeronave mesmo sem as informações detalhadas, o monitoramento relatado no PEI não será efetivo. Portanto, a empresa não apresentou uma solução para avaliação e monitoramento aéreo.

### **8.4. PROCEDIMENTOS PARA CONTENÇÃO E RECOLHIMENTO**

#### **8.4.1. DIMENSIONAMENTO DA CAPACIDADE MÍNIMA DE RESPOSTA E INVENTÁRIO DE RECURSOS**

A empresa informou que as PSVs terão o mesmo sistema para monitoramento de óleo da OSRV dedicada, assim tendo capacidade de substituí-la quando necessário. Ressalta-se que nenhuma embarcação foi contratada.

### **8.6. PROCEDIMENTOS PARA DISPERSÃO QUÍMICA**

A empresa corrigiu o PEI.

### **8.9. Procedimentos para a Proteção à Fauna**

## **5. Aspectos Operacionais da Resposta à Fauna**

### **5.1. Estrutura Organizacional de Resposta (EOR-Fauna)**

Item atendido.

### **5.2. Instalações de Atendimento à Fauna**

A empresa informou que está ciente de que será necessária a realização de uma vistoria técnica nas instalações da UFRA a serem utilizadas como Centro de Reabilitação de Fauna (CRF) no âmbito do Plano de Proteção a Fauna (PPAF) antes que seja realizada a Avaliação Pré-Operacional. Não foi informado se as adaptações já foram iniciadas.

### **5.3. Procedimentos operacionais**

#### **5.3.1. Resposta Local (Tier 1)**

Item atendido. Foi informado que o cálculo do tempo de deslocamento dos profissionais baseados em

Belém/PA até a unidade de perfuração foi reavaliado e, de forma mais conservadora, irá considerar uma estimativa de 6 horas como período de tempo necessário para mobilização da equipe até o local do incidente (plataforma). Este tempo considera: (a) a preparação da aeronave em Macapá/AP – 1 hora; (b) o deslocamento entre Macapá/AP e Belém/PA – 1 hora e 30 minutos; (c) o reabastecimento em Belém/PA – 40 minutos; e (d) o deslocamento entre Belém/PA e a locação – 2 horas e 50 minutos.

### **5.3.2. Capacidade de Ampliação da Resposta (Tier 2 e 3)**

Item atendido. É informado no documento citado a equipe de prontidão estará baseada em Belém/PA, no Centro de Reabilitação que será estruturado na UFRA, estando apta a ser mobilizada para a área do incidente em tempo inferior a 6 horas.

## **IV – CONSIDERAÇÕES SOBRE A AUSÊNCIA DA AVALIAÇÃO AMBIENTAL DE ÁREA SEDIMENTAR**

O empreendimento que está sendo avaliado no âmbito deste processo de licenciamento ambiental é referente a uma perfuração exploratória. Portanto, não há até o momento a confirmação da existência de hidrocarbonetos nos blocos em que a empresa pleiteia realizar a atividade. No entanto, caso se concretize o empreendimento e haja uma descoberta significativa e economicamente viável, o cenário de produção e escoamento dos hidrocarbonetos pode vir a se tornar uma realidade.

A produção de petróleo *offshore* envolve uma série de infraestruturas no local da extração, entre a locação e o continente e na própria costa para o escoamento, logística e suporte das operações. Além disso, como pode ser observado nas bacias maduras, há, em maior ou menor grau, o desenvolvimento de uma série de outros empreendimentos ligados à indústria do petróleo, com ramificações de tal ordem que mapeá-las representa um desafio à parte.

Trata-se, portanto, de um setor que propicia a formação de uma extensa cadeia de empreendimentos, provocando transformações significativa em diferentes meios e escalas, inclusive distantes do local de onde ocorre a extração.

Justamente por serem causadores de impactos ambientais específicos nos ambientes em que estão inseridos, os empreendimentos mais expressivos deverão ser submetidos a processos de licenciamento ambiental. A depender da tipologia da atividade e da competência que a mesma recai, estes processos serão conduzidos por diferentes coordenações dentro de diferentes órgãos ambientais, sejam eles estaduais, eventualmente municipais, ou pelo próprio IBAMA.

O licenciamento ambiental é um instrumento previsto na Política Nacional de Meio Ambiente para avaliar a viabilidade ambiental de empreendimentos e atividades poluidoras e ainda estabelecer medidas para evitar, monitorar, mitigar e compensar seus impactos negativos. Ou seja, no âmbito da gestão, está circunscrito à dimensão dos projetos, não sendo assim o instrumento adequado para se avaliar planos estratégicos, programas, zoneamentos e demais instrumentos da gestão territorial.

Portanto, o licenciamento ambiental não é capaz de realizar uma avaliação integrada de todos estes empreendimentos ligados à cadeia de petróleo, de avaliar a cumulatividade e a sinergia de seus impactos, associados ainda aos empreendimentos já instalados na região. Não é capaz de avaliar as transformações socioambientais provocadas pelo desenvolvimento do conjunto de empreendimentos. Não é capaz de prever se o petróleo é a uma adequada vocação econômica, compatível com as demais vocações. Não é capaz, portanto, de responder a uma pergunta fundamental: em determinada região, a exploração e a produção de petróleo, considerando toda a cadeia envolvida, é viável ambientalmente? Em quais condições?

Estas questões, apesar de não serem possíveis de serem respondidas no âmbito do licenciamento, são essenciais e precisam ser solucionadas se realmente temos, enquanto Estado e sociedade, o compromisso de propiciar o desenvolvimento sustentável para o país e garantir um meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações.

Como apontado, outros instrumentos da gestão ambiental seriam adequados para estas análises, em especial a avaliação ambiental estratégica. Alguns destes instrumentos já são inclusive previstos em leis ou outras normativas, mas ainda não foram implementados ou tem eficácia limitada.

No âmbito do petróleo, destaca-se a Portaria Interministerial nº198/2012, que instituiu a Avaliação Ambiental de Área Sedimentar – AAAS. Se realizada previamente, a avaliação resolveria com maior propriedade determinadas questões que dariam maior segurança, efetividade e celeridade aos processos de licenciamento ambiental. Todavia, até a presente data, a AAAS não fora implementada em nenhuma área do país.

Esta Coordenação entende que áreas de notória sensibilidade socioambiental e de nova fronteira para a indústria do petróleo, em especial onde ainda não se tem empreendimentos de produção, a AAAS se faz prioritária e essencial para uma adequada tomada de decisão.

Esta reflexão não tem o intuito – nem poderia ter – de afirmar que licenças ambientais de perfuração exploratória não devam ser emitidas em tais situações até que seja realizada uma avaliação ambiental estratégica, como a AAAS. Tem na verdade a intenção de reforçar sua importância e destacar a maior responsabilidade dos técnicos em analisar um licenciamento ambiental sem o subsídio de uma avaliação ambiental estratégica. Neste sentido, considera-se fundamental realizar a AAAS ao menos antes do licenciamento ambiental de produção, se for o caso.

A preocupação com o cenário de produção, supostamente fora contexto, tem também este mesmo caráter. Não é com base nesta conjuntura que deve ser decidido se a licença de perfuração exploratória deve ou não ter emitida, pois seria demasiadamente especulativo. Ainda assim, é fundamental que, ao avaliar esta etapa de exploração, não se ignore o todo, uma vez que o fim último da operadora é o de encontrar e explorar hidrocarbonetos.

Neste sentido, são notórias as dificuldades encontradas pela empresa para solucionar questões técnicas para a realização da perfuração, em especial aquelas ligadas a apresentar um Plano de Emergência Individual que seja exequível e compatível com a extrema sensibilidade ambiental da região. Sensibilidade esta já identificada, mas também potencial, visto que a área ainda apresenta lacunas científicas expressivas, em especial em relação ao chamado Sistema Recifal da Foz do Amazonas.

Em um cenário de produção, as preocupações seriam ainda maiores, uma vez que os impactos previstos são também mais significativos. Desta forma, se a empresa, após cinco versões do EIA, ainda tem dificuldades de apresentar um projeto satisfatoriamente seguro para operar uma perfuração exploratória nestes blocos, desperta dúvida se, caso superada esta etapa, a mesma seria capaz de desenvolver um projeto de produção e escoamento compatível com as características ambientais da Bacia da Foz do Amazonas.

## **V – CONCLUSÃO**

Conforme exposto no parecer, foram identificadas pendências na quarta revisão do EIA, em especial no Plano de Emergência Individual. Neste se destaca a dificuldade da empresa em apresentar uma logística que atenda a um cenário de emergência, bem como a ausência, até o momento, de um acordo bilateral entre Brasil e França, essencial para um adequado atendimento a um acidente que envolva o derramamento de óleo.

Ressaltamos ainda que ao longo do processo surgiram fatos novos que poderiam ter sido esclarecidos desde a primeira versão dos estudos, gerando retrabalho e insegurança na análise dos técnicos.

A análise conclui portanto, que permanecem pendências e incertezas para a emissão da licença ambiental.



Documento assinado eletronicamente por **GABRIEL DE ALBUQUERQUE CARVALHO, Analista Ambiental**, em 14/11/2018, às 17:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE SANTOS DE SOUZA, Analista Ambiental**, em 14/11/2018, às 18:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **JOSE EDUARDO MATHEUS EVORA, Analista Ambiental**, em 14/11/2018, às 20:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



Documento assinado eletronicamente por **ERICA DA SILVA COSTA, Analista Ambiental**, em 19/11/2018, às 14:51, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.ibama.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3786870** e o código CRC **58D75117**.

---