INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
COORDENAÇÃO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS OFFSHORE
Praça XV Novembro, 42, 11º andar - Rio de Janeiro - CEP 20.010-010

Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic

Número do Processo: 02001.013852/2023-87

Empreendimento: Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia do Foz do Amazonas.

Interessado: PETROBRAS - PETROLEO BRASILEIRO S.A

Assunto/Resumo: Análise dos documentos "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS" e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023".

Ementa: Este Parecer Técnico analisa os documentos "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS" e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023", e conclui que permanecem inconsistências no estudo ambiental e sugere o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental.

I – INTRODUÇÃO

Este Parecer Técnico tem como objetivo analisar os documentos "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", encaminhado pela carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0047/2023 (14968037), "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS", encaminhado pela carta SMS/LCA 0002/2023 (SEI 15244177) e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023-COEXP/CGMAC/DILIC", encaminhado pela carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0079/2023 (SEI 15238691).

II - HISTÓRICO RESUMIDO DO PROCESSO ATÉ A MUDANÇA DE TITULARIDADE

O processo de licenciamento ambiental do Bloco FZA-M-59 foi iniciado em 04/04/2014, com o protocolo da Ficha de Caracterização da Atividade (FCA) pela BP Energy do Brasil Ltda., empresa originalmente operadora do Bloco.

O Termo de Referência para elaboração do Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) foi emitido em agosto de 2014, com o protocolo do estudo em março de 2015, acompanhado do requerimento de emissão de Licença de Operação (LO).

O diagnóstico ambiental do referido EIA fora realizado no âmbito dos processos referentes ao Estudo Ambiental de Caráter Regional da Bacia da Foz do Amazonas (02022.000967/2014-72) e Projeto de Caracterização Ambiental (Baseline) da Margem Equatorial Brasileira, considerando a Bacia da Foz do Amazonas (02022.0011025/2014-10). Os Pareceres Técnicos n° 687/2015 (SEI 3690967), 60/2017 (SEI 0655748), 72/2018 (SEI 2354801) e 231/2018 (3940560) consideraram satisfatórias as informações apresentadas para fins de avaliação dos impactos ambientais previstos para o referido empreendimento.

O RIMA da atividade foi analisado e considerado apto para distribuição às partes interessadas por meio dos Pareceres Técnicos nº 12/2017 (SEI 0056275) e 27/2017 (SEI 0252735).

As Audiências Públicas para discussão do presente processo de licenciamento ambiental foram realizadas em Belém (PA), Oiapoque (AP) e Macapá (AP) nos dias 9, 11 e 13 de novembro de 2017, respectivamente. Os registros e documentação referente às audiências e outras formas de oitiva estão documentadas no processo, das quais destacamos a Ata da Audiência Pública de Belém (SEI 1196915), a Ata da Audiência Pública de Oiapoque (SEI 1197077) e a Ata da Audiência Pública de Macapá (SEI 1197195).

O EIA da atividade foi analisado por meio dos Pareceres Técnicos nº 106/2017 (SEI 1128781), 176/2018 e (SEI 3282273), 11/2019 (SEI 4149195) e 267/2019 (SEI 6568619). Este último parecer registrou que a falta de definição da estrutura de atendimento à fauna, da unidade de perfuração e das embarcações de apoio que seriam utilizadas para realização da Avaliação Pré-Operacional (APO) e aprovação do Plano de Emergência Individual (PEI) inviabilizavam a emissão de uma Licença de Operação.

O Ofício n.º 76/2020 (SEI 7403917) estabeleceu, em 14/04/2020, o prazo de 60 dias para que a empresa responsável pelo processo de licenciamento, a BP Energy do Brasil, apresentasse os esclarecimentos e informações necessários ao prosseguimento da análise técnica que subsidiaria a decisão do IBAMA quanto à emissão da licença ambiental para a Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59.

Em 09/06/2020, em reunião realizada com o IBAMA, a BP sinalizou que realizaria a transferência da titularidade do contrato de concessão relativo ao Bloco FZA-M-59 junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), conforme Memória de Reunião nº 23/2020 (SEI 7748719). Neste sentido, o IBAMA foi informado que os direitos de exploração da atividade objeto do presente processo seriam transferidos a outro empreendedor.

Em 30/07/2020, foi realizada reunião entre a BP, IBAMA e Petrobras, esta última apresentada ao IBAMA como adquirente dos direitos exploratórios do bloco FZA-M-59 junto à ANP. Nesta ocasião, foi delineado o processo de transferência de titularidade do processo de licenciamento ambiental, nos termos da Memória de Reunião nº 31/2020-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 8135062).

Em paralelo ao processo de transferência de direitos exploratórios, a empresa BP deu andamento à implementação das obras de construção do Centro de Tratamento e Reabilitação de Animais Silvestres (CETRAS), tendo a Carta bp-BRA-HSE-005-2021, de 17/02/2021 (SEI 9325794), informado a sua conclusão.

III - HISTÓRICO DO PROCESSO APÓS A MUDANÇA DE TITULARIDADE

Em 21/12/2020, a Petrobras informou, através da Carta EXP/AEXP 0026/2020 (SEI 9009873), que foram concluídos os trâmites de transferência de direitos exploratórios em seu favor.

Em 11/02/2021, a Petrobras apresentou, através da Carta EXP/AEXP 0003/2021 (SEI 9316962), o documento “Atualização do processo de licenciamento após transferência da operação no Bloco FZA-M-59”.

Em 29/03/2021, a Petrobras, através da Carta EXP/AEXP 0014/2021 (SEI 9622512), solicitou que o processo de licenciamento ambiental do Bloco FZA-59 fosse segmentado em duas etapas, sendo a primeira concluída a partir da emissão de uma Licença Prévia (LP), com base nas informações disponíveis e aprovadas no processo até o momento. O escopo dessa LP, por sua vez, estabeleceria condições para emissão da Licença de Operação (LO), que autorizaria a realização da atividade de perfuração. A proposta da Petrobras foi apresentada ao IBAMA em reunião realizada em 02/04/2021, registrada na Memória de Reunião 5 (SEI 9593672).

Em 14/06/2021, o Parecer Técnico nº 159/2021-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 10089607), encaminhado à DILIC/IBAMA pelos despachos nº 10104566/2021-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 10104566) e nº 10167523/2021-CGMAC/DILIC (SEI 10167523), concluiu que as particularidades do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas, são aptas a justificar, em tese, a proposta de segregação do processo em duas etapas e emissão de uma Licença Prévia.

Em 15/06/2021, a DILIC através do Ofício nº 66/2021/CGMAC/DILIC (SEI 10167587), realizou uma consulta à PFE/IBAMA para avaliação de eventual impedimento legal para emissão da Licença Prévia em momento anterior à Licença de Operação para Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59.

Em 17/08/2021, A PFE respondeu à consulta, através do Despacho de Aprov. n. 00711/2021 (SEI 10638417), indicando que há óbice jurídico no reconhecimento de viabilidade ambiental de empreendimento de perfuração marítima se há manifestação técnica em sentido contrário, com a informação de que não houve prévio cumprimento dos requisitos exigidos pela Resolução CONAMA 398/03. Neste sentido, a CGMAC compreende que há necessidade de observação do rito estabelecido pela Portaria MMA n° 422/2011.

Em 16/09/2021, a Petrobras protocolou, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0162/2021 (SEI nº 10867165), cronograma atualizado para a implementação das ações necessárias para atendimento aos requisitos do processo, prevendo realizar a Avaliação Pré-Operacional (APO) em agosto de 2022.

Em 15/12/2021, a Petrobras, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0228/2021 (SEI 11551060), atualizou o andamento dos processos de contratação necessários à preparação para a Avaliação Pré-Operacional (APO), apresentando estimativas quanto às contratações previstas com a indicação da respectiva situação, incluindo aquelas relativas aos projetos ambientais, necessários ao atendimento dos requisitos e dos compromissos estabelecidos no licenciamento ambiental.

Em 22/12/2021, a Memória de Reunião nº 46/2021-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 11596568) registrou reunião entre representantes do IBAMA e Petrobras para tratar do presente processo de licenciamento ambiental, tratando especialmente de tratativas para realização da Avaliação Pré-Operacional (APO), do processo de contratação junto à Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA) da base de reabilitação de fauna construída pela BP, dos possíveis impactos transfronteiriços do empreendimento e das diretrizes relativas à gestão de fluidos e cascalhos.

Em 24 e 28/01/2022, a Petrobras apresentou, através das Cartas SMS/LCA/LIE&P-FC 0020 e 0022/2022 (SEI 11790891 e 11826950), o cronograma de reuniões para validação das áreas previamente identificadas no âmbito do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas - PMDTM, por meio de mapeamento participativo com representantes das comunidades locais.

Em 27/01/2022, o Ministério Público Federal no Estado do Pará solicitou, através do Ofício PR/PA GAB10 N. 429/2022 (SEI 11876091), informações sobre o atual estágio do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima nos Blocos FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 15/02/2022, a Petrobras apresentou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0033/2022 (SEI 11950982), atualização das diretrizes relativas ao gerenciamento de fluidos e cascalhos conforme as tratativas estabelecidas na reunião registrada na Memória de Reunião nº 46/2021-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 11596568), apresentando revisão dos capítulos II.2 - Caracterização da Atividade, II.3 - Descrição da Atividade, II.10.13 - Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração (PGRAP) e II.10.14 - Projeto de Monitoramento de Fluidos de Perfuração e Cascalhos.

Em 18/02/2022, o IBAMA respondeu, por meio do Ofício nº 71/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 11945181), o Ofício PR/PA GAB10 N. 429/2022 do Ministério Público Federal no Estado do Pará, com informações sobre o atual estágio do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima nos Blocos FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 18/02/2022, a Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA (DILIC/IBAMA), por meio do Ofício nº 75/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 11964959), informou à Diretoria de Pesquisa, Avaliação e Monitoramento da Biodiversidade (DIBIO/ICMBio) acerca de ações relativas ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias, partes integrantes do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 10/03/2022, a Memória de Reunião nº 7/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12108622) registrou a reunião realizada entre representantes do IBAMA, Petrobras, ICMBio e Mineral Engenharia para tratar do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas, parte integrante do processo de

licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 16/03/2022, a Petrobras atualizou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0051/2022 (SEI 12159998), o andamento dos processos de contratação necessários à realização da Avaliação Pré-Operacional (APO).

Em 29/03/2022, a Diretoria de Pesquisa, Avaliação e Monitoramento da Biodiversidade (DIBIO/ICMBio) respondeu, por meio do Ofício nº 116/2022-DIBIO/ICMBio (SEI 12269897), o Ofício nº 75/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 11964959), apresentando recomendações relativas ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 28/03/2022, o IBAMA emitiu a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIO) n° 150/2022 para execução do Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 31/03/2022, o IBAMA encaminhou à Petrobras, através do Ofício nº 147/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (12274505), o Ofício nº 116/2022-DIBIO/ICMBio (SEI 12269897), com recomendações relativas ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 11/04/2022, o IBAMA encaminhou, através do Ofício nº 164/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12355624), o Parecer Técnico nº 84/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12353497), referente a análise da proposta de gerenciamento dos fluidos e cascalhos da atividade de perfuração marítima no bloco FZA-M-59, Bacia da Foz do Amazonas encaminhada pela Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0033/2022 (SEI 11950982).

Em 19/04/2022, o IBAMA encaminhou, através do Ofício nº 181/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12414722), o Parecer Técnico nº 93/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12414656), referente ao cálculo do grau de impacto do empreendimento para fins de Compensação Ambiental.

Em 22/04/2022, a Petrobras respondeu, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0088/2022 (SEI 12434273), o Ofício nº 181/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12414722) referente ao cálculo do grau de impacto do empreendimento para fins de Compensação Ambiental.

Em 27/04/2022, o IBAMA encaminhou, através do Ofício nº 192/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12436404), o Parecer Técnico nº 100/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12436139), referente ao cálculo do grau de impacto do empreendimento para fins de Compensação Ambiental.

Em 29/04/2022, a Petrobras encaminhou, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0108/2022 (SEI 12658904), resposta ao Ofício nº 147/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (12274505), com esclarecimentos referentes às recomendações relativas ao Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias expostas no Ofício nº 116/2022-DIBIO/ICMBio (SEI 12269897).

Em 13/05/2022, o Ministério Público Federal no Estado do Pará solicitou, através do Ofício PR/PA GAB10 N. 2183/2022 (SEI 12684066), informações sobre o atual estágio do presente processo de licenciamento ambiental e trouxe questionamentos específicos a respeito do processo.

Em 20/05/2022, a Petrobras informou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0108/2022 (SEI 12658904), que a previsão de início da primeira campanha do Projeto Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias fora adiado de 24/05 para 30/05/2022.

Em 02/06/2022, o Ministério Público Federal no Estado do Pará solicitou, através do Ofício PR/PA GAB10 N. 2621/2022 (SEI 126852319), informações sobre o atual estágio do presente processo de licenciamento ambiental, reiterando os questionamentos expostos no Ofício PR/PA GAB10 N. 2183/2022 (SEI 12684066).

Em 07/06/2022, o IBAMA respondeu por meio do Ofício nº 262/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12776324), o Ofício PR/PA GAB10 N. 2183/2022 do Ministério Público Federal no Estado do Pará com informações sobre o atual estágio do presente processo de licenciamento ambiental.

Em 09/06/2022, o IBAMA emitiu a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIO) n° 1371/2022 para execução do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas,

parte integrante do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59, na Bacia da Foz do Amazonas.

Em 15/06/2022, a Petrobras atualizou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0134/2022 (SEI 12858005), o andamento dos processos de contratação necessários à realização da Avaliação Pré-Operacional (APO).

Em 30/06/2022, o IBAMA respondeu, por meio do Ofício nº 283/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12965931), o Ofício PR/PA GAB10 N. 2621/2022 do Ministério Público Federal no Estado do Pará, com informações sobre o atual estágio do presente processo de licenciamento ambiental.

Em 14/07/2022, a Petrobras protocolou os pedidos de retificação das Autorizações de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIOs) nº 150/2022 e nº 1371/2022, conforme extratos SEI 13098149 e 13188765.

Em 21/07/2022, a Petrobras respondeu, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0163/2022 (SEI 13193428), o Parecer Técnico nº 84/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 12353497), apresentando revisão dos Capítulos II.3 - Descrição da Atividade, II.10.13 - Plano de Gerenciamento de Resíduos da Atividade de Perfuração (PGRAP) e II.10.14 - Projeto de Monitoramento de Fluidos de Perfuração e Cascalhos.

Em 01/08/2022, o Despacho nº 13240820/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13240820) registrou a abertura do processo específico nº 02001.020376/2022-70 para emissão de parecer técnico sobre as informações encaminhadas por meio do Sistema de Gestão do Licenciamento Ambiental Federal (SisgLAF), solicitando a retificação da Abio nº 150/2022 referente à execução do Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 02/08/2022, a COEXP, através do Despacho nº 13250589/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13250589), consultou a CGMAC a respeito da necessidade de nova consulta ao ICMBio referente à necessidade de retificação das ABIOs nº 150/2022 e nº 1371/2022.

Em 03/08/2022, o IBAMA encaminhou, através do Ofício nº 354/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13260110), o Parecer Técnico nº 195/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13252812), com análise da resposta ao Ofício nº 147/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (12274505), solicitando o protocolo das versões atualizadas do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 05/08/2022, a Petrobras apresentou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0173/2022 (SEI 13307072), esclarecimentos e as versões atualizadas do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 08/08/2022, a CGMAC, através do Despacho nº 13292747/2022-CGMAC/DILIC (SEI 13292747), respondeu o Despacho nº 13250589/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13250589), informando que pedido de retificação das ABIOs nº 150/2022 e nº 1371/2022 não implica na necessidade de nova consulta ao ICMBio.

Em 11/08/2022, o Despacho nº 13329201/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13329201) registrou a abertura do processo específico nº 02001.020376/2022-70 para emissão de parecer técnico sobre as informações encaminhadas por meio do Sistema de Gestão do Licenciamento Ambiental Federal (SisgLAF), solicitando a retificação da Abio nº 1371/2022, referente à execução do Projeto de Monitoramento de Desovas de Tartarugas Marinhas.

Em 11/08/2022, o IBAMA enviou o Ofício nº 361/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13318589), convidando a Petrobras para a realização de uma reunião a fim de instruir o processo de avaliação técnica por parte desta Coordenação em relação ao processo de licenciamento em questão.

Em 11/08/2022, a DILIC/IBAMA, por meio do Ofício n° 359/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13311949), encaminhou, à DIBIO/ICMBio, documentação atualizada a respeito do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas e do Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 16/08/2022, o IBAMA emitiu a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIO) n° 150/2022 - 3° Retificação para execução do Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias.

Em 16/08/2022, o IBAMA emitiu a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico (ABIO) n° 1371/2022 - 1° Retificação para execução do Projeto de Monitoramento de Desova e Tartarugas Marinhas.

Em 16/08/2022, a Memória de Reunião nº 24/2022-COEXP/CGMAC/DILIC registrou a realização de reunião com participação de representantes do IBAMA, Petrobras e Mineral energia para tratar do presente processo de licenciamento ambiental.

Em 19/08/2022, a Petrobras informou, por meio da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0187/2022 (SEI 13406251), que o início da segunda campanha trimestral do Censo Espaço-temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias está previsto para o dia 24/08/2022 e que está prevista, para o dia 21/08/2022, a primeira campanha relativa ao Projeto de Monitoramento Integrado Dedicado (PMID).

Em 12/09/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 421/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (13589293), encaminhou o Parecer Técnico nº 222/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13506755), referente a análise do documento “Atualização do processo de licenciamento após transferência da operação no Bloco FZA-M-59” e “Atendimento ao Parecer Técnico nº 84/2022” e traz considerações acerca das informações registradas na Memória de Reunião nº 24/2022.

Em 12/09/2022, a DILIC, através do Despacho nº 13595013/2022-DILIC, encaminhou a CGMAC a Recomendação Conjunta Nº 17/2022 (SEI 13589155) dos Ministérios Público Federal no Estados do Amapá e do Pará.

Em 16/09/2022, a Memória de Reunião nº 2/2022-CGMAC/DILIC (SEI 13642921) registrou reunião entre representantes da CGMAC e Petrobras para tratar de questões relacionadas ao Parecer Técnico nº 222/2022-COEXP/CGMAC/DILIC.

Em 16/09/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0213/2022 (SEI 13653557), encaminhou o documento "Plano de Trabalho Mobilização e execução de reuniões informativas iniciais nos estados do Amapá e Pará" conforme solicitações do Parecer Técnico nº 222/2022-COEXP/CGMAC/DILIC.

Em 16/09/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0214/2022 (SEI 13658133), apresentou informações atualizadas sobre o andamento dos processos de contratação necessários à preparação para a Avaliação Pré-Operacional (APO).

Em 20/09/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 130/2022/CGMAC/DILIC (SEI 13666207), encaminhou a Informação Técnica 4/2022/CGMAC/DILIC (13639658) como resposta a Recomendação Conjunta Nº 17/2022 (SEI 13589155) dos Ministérios Público Federal no Estados do Amapá e do Pará.

Em 22/09/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 433/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13694981), encaminhou o Parecer Técnico nº 234/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13694215), referente a análise do documento "Plano de Trabalho Mobilização e execução de reuniões informativas iniciais nos estados do Amapá e Pará".

Em 23/09/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0219/2022 (SEI 13713107), encaminhou a revisão do documento "Plano de Trabalho Mobilização e execução de reuniões informativas iniciais nos estados do Amapá e Pará" conforme solicitações do Parecer Técnico nº 234/2022-COEXP/CGMAC/DILIC.

Em 29/09/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 441/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13759369), encaminhou o Parecer Técnico nº 242/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13753863), referente a análise do da revisão do documento "Plano de Trabalho Mobilização e execução de reuniões informativas iniciais nos estados do Amapá e Pará".

Em 29/09/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0225/2022 (SEI 13766100), prestou esclarecimentos e procedeu adequações em função das informações constantes no Parecer Técnico nº 242/2022-COEXP/CGMAC/DILIC referente às reuniões informativas.

Em 07/10/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0231/2022 (SEI 13838049), apresentou a lista das espécies identificadas no Estudo Ambiental de Caráter Regional da Bacia da Foz do

Amazonas (EACR) que tiveram seu status de conservação alterado por meio da Portaria nº 148 do Ministério do Meio Ambiente.

Em 07/10/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0236/2022 (SEI 13843326), encaminhou o documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 222/2022".

Em 13/10/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 476/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13855492), solicitou que a empresa indicasse a previsão de disponibilidade da sonda de perfuração e embarcações de emergência a serem empregadas na atividade para vistoria presencial e exercício de resposta a emergência.

Em 14/10/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0245/2022 (SEI 13898137), apresentou a previsão de disponibilidade da sonda de perfuração e embarcações de emergência a serem empregadas na atividade para vistoria presencial e exercício de resposta a emergência.

Em 19/10/2022, a COEXP, através do Depacho nº 13938445/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 13938445), solicitou apoio ao Núcleo de Licenciamento do Amapá (NLA-AP) e à Unidade Técnica em Oiapoque (UT-AP) para a realização de reuniões informativas no município de Oiapoque (AP).

Em 20/10/2022, a CGMAC, através do Depacho nº 13944887/2022/CGMAC/DILIC (SEI 13944887), solicitou apoio ao Núcleo de Licenciamento do Amapá (NLA-AP) e à Unidade Técnica em Oiapoque (UT-AP) para a realização de reuniões informativas no município de Oiapoque (AP).

Em 21/10/2022, a DITEC-AP, através do Depacho nº 13953835/2022/Ditec-AP/Supes-AP (SEI 13953835), encaminhou o Depacho nº 13944887/2022/CGMAC/DILIC à Unidade Técnica em Oiapoque (UT-AP) para conhecimento e manifestação quanto a participação em reunião a ser realizada no município de Oiapoque (AP).

Em 21/10/2022, a UT-OIAPOQUE-AP, através do Depacho nº 13955737/2022/UT-OIAPOQUE-AP/Supes-AP (SEI 13955737), respondeu aos Depachos nº 13953835/2022/Ditec-AP/Supes-AP e nº 13944887/2022/CGMAC/DILIC confirmando a participação em reunião a ser realizada no município de Oiapoque (AP).

Em 26/10/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0258/2022 (SEI 14007988), apresentou ajustes de data das reuniões informativas que se fizeram necessários em função da disponibilidade das partes interessadas.

Em 03/11/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0265/2022 (SEI 14063949), informou o andamento das atividades de campo de projetos ambientais relativos à atividade.

Em 03/11/2022, o Ministério Público Federal - Procuradoria da República - Pará/Castanhal, através do Ofício PR/PA GAB10 N. 4945/2022 (SEI 14129531), solicitou informações sobre a situação atual do presente processo de licenciamento.

Em 04/11/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0266/2022 (SEI 14073078), atualizou a previsão de disponibilidade da sonda de perfuração, do Centro de Reabilitação e Despetrolização da Fauna (CRD) e de embarcações de emergência a serem empregadas na atividade para vistoria presencial e exercício de resposta a emergência.

Em 07/11/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC/LI-DESC 0061/2022 (SEI 14132876), encaminhou o documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 222/2022 - Complementação: Modelagem de Derrame de Óleo no Mar".

Em 08/11/2022, a Ata de Reunião COEXP nº 14130270 (SEI 14130270) registrou a realização da Reunião Informativa Ampliada no município de Oiapoque (AP).

Em 09/11/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC/LI-DESC 0065/2022 (SEI 14118809), solicitou a inclusão da embarcação de contingência Mr. Sidney na estrutura de resposta do Plano de Emergência Individual (PEI) da atividade.

Em 10/11/2022, a Ata de Reunião COEXP nº 14130500 (SEI 14130500) registrou a realização da Reunião Informativa Ampliada no município de Belém (PA).

Em 11/11/2022, o professor Gustavo Moura, através de e-mail não numerado (SEI 14186636), encaminhou a denúncia assinada por 14 instituições apresentada ao 10º Ofício da Procuradoria da República no Estado do Pará (SEI 14185449) e informou que diferentemente do por ele proferido na reunião informativa de Belém (PA), a referida denúncia data de 2021 em vez de 2022, e a atualização do dimensionamento dos corais data de 2018 em vez de 2021.

Em 17/11/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 539/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14184124), solicitou que a empresa apresente informações atualizadas sobre as obras do Centro de Reabilitação e Despetrolização da Fauna (CRD) de Belém/PA e a Licença de Operação da referida instalação.

Em 17/11/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 538/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14183846), encaminhou as Atas de Reunião COEXP nº 14130270 e nº 14130500 referentes a realização das Reuniões Informativas Ampliadas nos municípios de Oiapoque (AP) e Belém (PA), respectivamente.

Em 18/11/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 541/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14185942), respondeu ao Ofício PR/PA GAB10 N. 4945/2022 do Ministério Público Federal - Procuradoria da República - Pará/Castanhal, informando a situação atual do presente processo de licenciamento.

Em 25/11/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 552/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14252883), encaminhou o Parecer Técnico nº 293/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14250233) e anexos, que trata da vistoria técnica e exercícios de resposta a emergências realizados na embarcação Mister Sidney, prevista pela Petrobras para integrar o Plano de Emergência Individual da atividade.

Em 06/12/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 566/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14311433), encaminhou o Relatório de Vistoria nº 17/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14310384) e anexos, que registrou a realização de vistoria e exercício de emergência na embarcação Mister Sidney, prevista pela Petrobras para integrar o Plano de Emergência Individual do atividade.

Em 08/12/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC/LI-DESC 0303/2022 (SEI 14367942), solicitou a inclusão das embarcações de contingência C-Warrior, C-Viking, MS Virgie e Corcovado na estrutura de resposta do Plano de Emergência Individual (PEI) da atividade.

Em 15/12/2022, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0312/2022 (SEI 14428719), informou que é prevista a finalização do Centro de Reabilitação e Despetrolização da Fauna (CRD) até a 1ª quinzena de janeiro de 2023.

Em 20/12/2022, o IBAMA, através do Ofício nº 579/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 1446886), encaminhou a Memória de Reunião nº 39/2022-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14444977) que registrou a reunião realizada em 19/12/2022 entre representantes da COEXP e Petrobras para avaliar as vistorias e exercícios de emergência realizados nas embarcações e Centro de Defesa Ambiental previstos no Plano de Emergência Individual (PEI) da atividade.

Em 19/01/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 32/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14694094), encaminhou os Relatórios de Vistoria COEXP/CGMAC/DILIC nº 20/2022 (SEI 14476319), nº 21/2022 (SEI 14476474), nº 22/2022 (SEI 14534123) e nº 1/2023 (SEI 14612805) e anexos, que registraram a realização de vistoria e exercício de emergência nas embarcações MS Virgie, C-Warrior, C-Viking e Corcovado, bem como o Relatório nº 14476575/2022/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14476575) que registrou a vistoria ao Centro de Defesa Ambiental/Base Avançada de Belém/PA, previstos pela Petrobras para integrar o Plano de Emergência Individual da atividade.

Em 24/01/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 48/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14740344), encaminhou o Parecer Técnico nº 25/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14725742), que avalia as vistorias técnicas às embarcações, bem como ao Centro de Defesa Ambiental, integrantes do Plano de Emergência Individual do atividade.

Em 24/01/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0012/2023 (SEI 14740922), informou o andamento das atividades de campo do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas (PMDTM) relativo à atividade.

Em 27/01/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0018/2023 (SEI 147469339), informou a lista de indivíduos capturados e anilhados, até o momento, no projeto Censo Espaço-Temporal de Aves de

Ecossistemas Costeiros e Migratórias, conforme solicitado na condicionante 2.6 da ABIO nº 150/2022 3ª Retificação.

Em 30/01/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0021/2023 (SEI 14797181), informou que o início da quarta campanha trimestral do projeto Censo Espaço-Temporal de Aves de Ecossistemas Costeiros e Migratórias relativo à atividade está previsto para o dia 22/02/2023.

Em 31/01/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 65/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14802614), encaminhou o Parecer Técnico nº 31/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14749626), que analisou os documentos "Atendimento ao Parecer Técnico nº 222/2022" e "Atendimento ao Parecer Técnico nº 222/2022 - Complementação: Modelagem de Derrame de Óleo no Mar".

Em 31/01/2023, a COEXP, através do Despacho COEXP 14802843, encaminhou à CGMAC o Parecer Técnico nº 31/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14749626), a fim de destacar aspectos do seu item IV - "Considerações sobre o processo de licenciamento ambiental, consulta pública e ausência de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar".

Em 31/01/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 66/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14803085) enviou complementação ao Ofício nº 65/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14802614), dispensando a empresa de responder o item IV - "Considerações sobre o processo de licenciamento ambiental, consulta pública e ausência de Avaliação Ambiental de Área Sedimentar" do Parecer Técnico nº 31/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14749626).

Em 01/02/2023 o IBAMA, através do Ofício nº 68/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14808862), enviou a Memória de Reunião 1 (SEI 14796262) que registrou a reunião realizada entre representantes do IBAMA e da Petrobras para apresentação da "Proposta de Melhoria na Confiabilidade dos Sistemas de Contenção e Recolhimento" do Plano de Emergência Individual da atividade.

Em 01/02/2023 o IBAMA, através do Ofício nº 69/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14810582), informou que planeja realizar vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna de Belém/PA no dia 14/02/2023.

Em 02/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0030/2023 (SEI 14822406), informou o endereço do Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna de Belém/PA e que já está autorizado o acesso da equipe do IBAMA à instalação.

Em 03/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0033/2023 (SEI 14836356), encaminhou documentos de atendimento aos Relatórios de Vistoria das embarcações previstas no Plano de Emergência Individual (PEI) da atividade.

Em 03/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0034/2023 (SEI 14837215), encaminhou o documento "Atendimento aos Pareceres Técnicos nº 25/2023 e nº 31/2023-COEXP/CGMAC/DILIC".

Em 07/02/2023, a COEXP, através do Despacho COEXP 14860315 encaminhado à CGMAC e à Divisão Técnico-Ambiental da Superintendência do IBAMA no Estado do Pará (DITEC-PA), solicitou apoio da equipe local do IBAMA para a vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna de Belém/PA .

Em 07/02/2023, a CGMAC, através do Despacho CGMAC 14861084 encaminhado à DITEC-PA, solicitou para a vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna de Belém/PA.

Em 07/02/2023 a DITEC-PA, através do Despacho DITEC-PA 14864364 solicitou a participação de servidores do NUBIO, NEF-PA e Núcleo de Licenciamento Ambiental (NLA-PA) na vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna de Belém/PA.

Em 07/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0038/2023 (SEI 114867705), encaminhou a carta do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque (CCPIO) convidando a empresa para reunião com representantes dos povos indígenas do Oiapoque/AP a ser realizada no no dia 13/02/2023.

Em 13/02/2023 o IBAMA, através do Ofício nº 93/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14904484), solicitou a informação da localização nas próximas semanas da embarcação embarcação *oil recovery* Ilha das

Flechas, recém incluída no no Plano de Emergência Individual da atividade, para viabilizar a realização de vistoria presencial.

Em 14/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0042/2023 (SEI 14928101), que a embarcação *oil recovery* Ilha das Flechas estará a disposição para vistoria em Belém (PA) do dia 27 de fevereiro a 03 de março de 2023 e que seja agendada a Avaliação Pré-Operacional (APO) para o mesmo período.

Em 15/02/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 102/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14943024), encaminhou o Parecer Técnico nº 53/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 14897464), que analisou parcialmente o documento "Atendimento aos Pareceres Técnicos nº 25/2023 e nº 31/2023-COEXP/CGMAC/DILIC".

Em 16/02/2023, foi inserida no processo a "Ata da Reunião do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque (CCPIO) com a Petrobras sobre a exploração de Petróleo no FZA-M-59" (SEI 14949751) e a Lista de Presença (SEI 14949771), que registraram reunião realizada no dia 13/02/2023.

Em 17/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0047/2023 (SEI 14968037), encaminhou o documento "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo", objeto de análise deste parecer.

Em 24/02/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0056/2023 (SEI 15011774), encaminhou o documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 53/2023".

Em 03/03/2023, a COEXP, através do Despacho nº 15068566/2023-COEXP/CGMAC/DILIC encaminhou à CGMAC o Parecer Técnico nº 72/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15042242), que apresenta o Relatório de Vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização (CRD) de Fauna de Belém/PA.

Em 03/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 125/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15068539), encaminhou o Parecer Técnico nº 72/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15042242), que apresenta o Relatório de Vistoria ao Centro de Reabilitação e Despetrolização (CRD) de Fauna de Belém/PA.

Em 06/03/2023, foi inserida no processo a Ata de Reunião sem número (SEI 15084607), que registrou reunião realizada entre CGMAC e Petrobras em 03/03/2023, para Definir próximos passos do processo de licenciamento do FZA-M-59 e a estratégia de resposta para a nova ACP, movida pela associação de moradores do bairro Lagomar.

Em 06/03/2023, a COEXP, através do Despacho nº 15098704/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15098704), encaminhou para apreciação da CGMAC o Parecer Técnico nº 73/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15063034), que analisou parcialmente o documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 53/2023" e da "Ata da Reunião do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque (CCPIO) com a Petrobras sobre a exploração de Petróleo no FZA-M-59".

Em 06/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 36/2023-CGMAC/DILIC (SEI 15099414), encaminhou o Parecer Técnico nº 73/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15063034), que analisou parcialmente o documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 53/2023" e da "Ata da Reunião do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque (CCPIO) com a Petrobras sobre a exploração de Petróleo no FZA-M-59".

Em 08/03/2023, a SUPES-AP, através do Despacho nº 15113974/2023-Supes-AP (SEI 15113974), encaminhou o Ofício nº 602/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (SEI 15113944) do Ministério Público Federal no Estado do Amapá que solicita informações referentes ao presente processo de licenciamento ambiental.

Em 09/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0068/2023 (SEI 15139077), encaminhou o documento "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº72/2023".

Em 10/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0069/2023 (SEI 15159664), informou o andamento das atividades de campo do Projeto de Monitoramento de Desova de Tartarugas Marinhas (PMDTM) relativo à atividade.

Em 15/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 139/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15160574), solicitou dilação do prazo para resposta do Ofício nº 602/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (SEI 15113944) do Ministério Público Federal no Estado do Amapá.

Em 15/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 142/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15182650), enviou Memória de Reunião nº 7/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15163375), que registrou reunião realizada em 13/03/2023 acerca do Plano de Proteção à Fauna proposto pela empresa para o empreendimento.

Em 16/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0074/2023 (SEI 15221529), apresentou informações referente ao atendimento à condicionante 2.6 da ABIO n° 150/2022 3ª Retificação.

Em 20/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 147/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15160574), enviou a resposta do Ofício nº 602/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (SEI 15113944) do Ministério Público Federal no Estado do Amapá, tendo como subsídio a Informação Técnica nº 24/2023-COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15210918).

Em 20/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0079/2023 (SEI 15238691), encaminhou o documento "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº73/2023", objeto de análise deste parecer.

Em 21/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA 0002/2023 (SEI 15244177), encaminhou o documento "Resposta às considerações apresentadas no Parecer Técnico nº 31/2023 referente à AAAS", objeto de análise deste parecer.

Em 14/03/2023, o Gabinete da Ministra do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, através do Ofício Nº 1455/2023/MMA encaminhou ao IBAMA o Processo nº 02000.003618/2023-51, onde consta o documento "Abaixo-assinado em defesa da biodiversidade e das comunidades indígenas e tradicionais da Foz do Rio Amazonas", organizado pela organização não-governamental Coalizão Pelos Rios.

Em 23/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0083/2023 (SEI 15271823), encaminhou o documento "- Atendimento ao Parecer Técnico nº 72/2023-COEXP/CGMAC/DILIC - Conclusão da instalação da ETE".

Em 24/03/2023, a Petrobras, através da Carta SMS/LCA/LIE&P-FC 0084/2023 (SEI 15290545), encaminhou a correção de uma planilha constante no documento "Atendimento ao Parecer Técnico nº 73/2023", objeto de análise deste parecer.

Em 28/03/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 161/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15321524), encaminhou o Relatório de Vistoria nº 2/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 15308071) e anexos, que registrou a realização de vistoria e exercício de emergência na embarcação Ilha das Flechas, prevista pela Petrobras para integrar o Plano de Emergência Individual do atividade.

Em 11/04/2023, o Ministério Público Federal no Estado do Amapá, através do Ofício nº 602/2023-MPF/PRAP/GAB4/JCCN (SEI 15455296), solicitou à Superintendente Substituta do IBAMA no Amapá o *link* de acesso externo integral no SEI ao presente processo de licenciamento ambiental.

Em 12/04/2023, o IBAMA, através do Ofício nº 149/2023/SUPES-AP (SEI 15455321), informou ao Ministério Público Federal no Estado do Amapá o *link* de acesso externo integral no SEI ao presente processo de licenciamento ambiental.

IV – ANÁLISE

II. 8 ATUALIZAÇÃO DA MODELAGEM NUMÉRICA

O documento "Atendimento complementar ao Parecer Técnico nº31/2023 - Modelagem de óleo" respondeu satisfatoriamente todos os questionamentos feitos, com referências bibliográficas e demonstrações de gráficos, dados e imagens para comparação. Os modelos numéricos possuem faixas aceitáveis de erros e variações.

Cabe ressaltar que os dados informados posteriormente à primeira modelagem apresentada foram utilizados como uma forma de complementar as informações antes apresentadas, dados estes oriundos dos conhecimentos adquiridos no decorrer da elaboração da Base Hidrodinâmica para a Margem Equatorial. Lembrando que tal base ainda não foi finalizada e, obviamente, o modelo ainda não foi rodado novamente.

Indubitavelmente, os esforços realizados para aperfeiçoamento dos modelos hidrodinâmicos utilizados como referência para o dimensionamento do Plano de Emergência e de atendimento à fauna em caso de acidente com óleo, bem como os modelos e as ferramentas tecnológicas utilizadas para trazer maior segurança às operações, têm evoluído rapidamente. Todavia, o empenho para o desenvolvimento de modelos e tecnologias com maior acurácia e menores margens de erro são proporcionais aos desafios e aos riscos relacionados à exploração de petróleo. A depender do local escolhido, sua sensibilidade social e ambiental, erros nas previsões da modelagem podem prejudicar as estratégias de contenção e recolhimento de óleo e de proteção da fauna, o que leva ao aumento do risco de dano à biodiversidade e aos modos de subsistência de populações locais.

A afirmação de que "a base elaborada em 2022 utilizou bases de dados mais atualizadas como forçantes e condições de contorno do modelo ROMS" converge com todos os apontamentos feitos no Parecer Técnico nº 222/2022-COEXP/CGMAC/DILIC e com as respostas elaboradas para este, porém não extingue e reforça as inúmeras inseguranças nas inevitáveis aproximações feitas pelos modelos, e nos métodos de que se dispõe para as comparações dos resultados.

Novamente reitera-se que, apesar dos esforços na obtenção de dados mais atualizados e da evolução das técnicas, ainda se trata de um modelo numérico, com objetivo de auxiliar as decisões tomadas, sem que os resultados obtidos sejam entendidos como verdades únicas e irrefutáveis.

A resposta das parcelas de óleo dissolvido e de óleo dispersado reforça a preocupação com relação ao óleo que fica retido na coluna d'água quando findados os 60 dias de simulação da deriva do óleo, como orientado pelo Termo de Referência. Em caso de um acidente real ter-se-iam quantidades significativas de óleo no mar, que poderiam se desprender com o passar do tempo e derivar por meses, ressurgindo, inclusive, em áreas costeiras.

Em face às dificuldades enfrentadas para a elaboração e efetiva prática dos Planos de Emergência e de Proteção à Fauna, caso ocorra um acidente de grandes proporções, qualquer mudança na deriva do óleo acarretará em danos que dificilmente serão evitados ou mitigados, podendo se dirigir a áreas sensíveis e de difícil acesso na costa brasileira. Conforme explicitado no Parecer Técnico nº 31/2023, tal preocupação é reforçada também pelos relatos de objetos que derivaram na região até chegar à costa do Oiapoque, mostrando que esta possibilidade não deve ser descartada.

É de extrema importância considerar que, apesar das melhorias apresentadas, dos esforços feitos, que, sem dúvida, geraram mais conhecimento sobre a hidrodinâmica da região, o estudo se trata de um modelo. E modelos não são eximidos de erros. São, com certeza, muito importantes para nortear decisões, mas não devem servir como verdades absolutas, seja qual for o seu resultado.

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

II.10.9. PROJETO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL (PCS)

O Parecer Técnico n° 73/2023 explicitou que, a partir de informações registradas na "Ata da Reunião do Conselho de Caciques dos Povos Indígenas de Oiapoque (CCPIO) com a Petrobras sobre a exploração de Petróleo no FZA-M-59" (SEI 14949751), foram identificados impactos ambientais não previstos pelo EIA, solicitando, portanto, à empresa, que considerasse a revisão do item "II.11.8 - Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais" e apresentasse medidas para evitar e/ou mitigar os impactos identificados. Solicitou-se ainda que o Projeto de Comunicação Social apresentasse medidas específicas para otimizar a comunicação com as comunidades indígenas e suas entidades representativas, outro ponto enfatizado na reunião.

Em relação à solicitação relativa ao PCS, no documento de resposta ao parecer, a empresa informou que, como deliberação da referida reunião, ficou acordada a constituição de um Grupo de Trabalho (GT) para acompanhamento do projeto de exploração de petróleo na Foz do Amazonas e implementação do Protocolo de Consulta dos Povos Indígenas do Oiapoque para atividades futuras, com a composição indicada pelo CCPIO, da seguinte forma: um representante do Ministério Público Federal – MPF, oito representantes das organizações indígenas (APOIANP, CCPIO, AMIM, AIKA, AIPA, AIPGM, AIRO, Nana

Kali'na), dois representantes da Petrobras, um representante da Secretaria Extraordinária dos Povos Indígenas – SEPI, um representante da Fundação Nacional dos Povos Indígenas – FUNAI, um representante do IBAMA, um representante do Instituto Iepé e um representante do WWF Brasil. A princípio, o GT, segundo sugestão da coordenação da CCPIO, deverá ser coordenado pelo Ministério Público.

O documento argumenta que "a constituição desse GT possibilitará a construção de um diálogo mais próximo com as comunidades indígenas, o acompanhamento das atividades realizadas pela empresa, a identificação de oportunidades de sinergias entre as atividades da empresa e as comunidades, assim como a construção de iniciativas que possam gerar impactos positivos para as comunidades, em conjunto com os representantes dos povos indígenas, instituições do poder público e organizações não governamentais".

Esta Coordenação entende que a constituição do GT é extremamente positiva e tem potencial de ser efetivo nos diversos aspectos elencados pela empresa, inclusive, no que diz respeito à comunicação e acesso à informação. No entanto, entende-se que o mesmo não pode ser considerado como uma medida do PCS, uma vez que a gestão do GT é externa à empresa, portanto, a mesma não pode garantir a sua implementação e o cumprimento das atribuições correlatas às diretrizes do projeto.

A empresa indicou ainda que "além das reuniões informativas iniciais, será realizada a distribuição de boletins informativos, bem como a veiculação de informações sobre a atividade por radiodifusão e correio eletrônico, além do estabelecimento do canal de 0800 como canal de comunicação direto entre as partes interessadas e a empresa. Destaca-se, ademais, que estão previstas reuniões informativas ao final da atividade, nas quais, no caso específico do público referente aos representantes dos indígenas, será construída, conjuntamente, a melhor estratégia para sua realização". Entende-se que a construção conjunta da reunião é fundamental para a sua realização, portanto avalia-se a proposta como apropriada. No entanto, vale ressaltar que estas medidas já são previstas usualmente pelo PCS e que a preocupação manifestada na reunião e assimilada no parecer é de que as mesmas são possivelmente insuficientes para as comunidades indígenas. Desta forma, assim como se propôs uma construção específica para a reunião final, era esperado que a empresa apresentasse, para as demais medidas, uma avaliação do seu alcance para este público-alvo e considerasse estratégias específicas para sua efetividade.

Em relação à solicitação de revisão do item "II.11.8 - Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais", o documento apresentado como resposta ao parecer informa que, "na reunião realizada entre a Petrobras e os representantes dos povos indígenas no dia 13/02/2023, foi estabelecido o compromisso da empresa de avaliar possibilidades de aumento da altitude dos voos e possíveis mudanças de rotas, evitando o sobrevoo de aldeias, de forma a prevenir quaisquer alterações na rotina destas comunidades". Tal informação fora registrada na referida Ata da Reunião, com a representante da empresa afirmando que "a comunidade trouxe [a informação d]os impactos e será analisado internamente o que pode ser feito".

O documento apresenta também as distâncias das Terras Indígenas em relação ao Aeródromo de Oiapoque/AP: "a Terra indígena Galibi se encontra a 7 Km do aeroporto de Oiapoque, onde atualmente residem os povos indígenas Galibi Kali'na. Já a Terra Indígena Uaçá, onde atualmente habitam os povos Galibi Marworno, Karipuna, Palikur Arukwayene, está localizada a uma distância de 8,3 km da base aérea. Por fim, a Terra Indígena Jumina fica a uma distância de 11 km, onde atualmente residem os povos Galibi e Karipuna". Afirma ainda que o "Aeródromo de Oiapoque/AP foi licenciado pelo órgão ambiental competente e já se encontra operacional neste município há muitos anos, realizando voos em diversas modalidades".

É importante destacar que não estão sendo discutidos, neste processo de licenciamento ambiental, os impactos do aeródromo, inclusive pelo fato desta Coordenação não ter competência para tal. A questão aqui discutida refere-se exclusivamente à rota das aeronaves entre o aeródromo e a sonda, a qual, no EIA, foi englobada no aspecto ambiental "ASP 2 – Transporte de materiais, insumos, resíduos e pessoas" e que a referida Ata de Reunião indicou que será causador de impactos sobre o meio socioeconômico, caso o empreendimento venha a ser realizado, um fato inédito nesta Coordenação, conforme já indicado no Parecer Técnico n° 73/2023.

Outro ponto que merece atenção é que, de fato, o aeródromo é usado há muitos anos como ponderado no documento. Porém o próprio EIA prevê um aumento de 3000% no número de voos realizados por conta da atividade, conforme identificado na avaliação do impacto "IMP 6 – Pressão sobre o setor aeroportuário devido à demanda de transporte aéreo de mão de obra". Ainda neste sentido, é relevante destacar que as rotas até então estabelecidas, que têm o aeródromo como origem ou destino, eram predominantemente, ou talvez exclusivamente, direcionadas para o sul ou sul-sudeste, enquanto a rota para o bloco FZA-M-59 é para nordeste. Não se trata, portanto, de uma intensificação do tráfego aéreo sobre determinada área, mas do estabelecimento de uma nova rota, sem prejuízo de entender a intensificação como um impacto ambiental que deveria ser igualmente considerado.

O documento afirma que "de forma a atender ao compromisso firmado na reunião supracitada, a Petrobras, dentro dos limites de segurança operacional e respeito às normas de aviação civil, informa que irá adotar medidas complementares", listando os seguintes "ajustes no perfil do voo":

> - Na decolagem em Oiapoque, a razão de subida foi alterada de 150 m/minuto para 215 m/minuto, fazendo com que a aeronave se afaste mais rapidamente do solo e com isso reduzindo a intensidade do ruído.
>
> - Altura de voo no sentido Oiapoque/NS-42 ampliada de 1300 metros para 1700 metros, reduzindo o ruído no nível do solo. Caso existam condições meteorológicas favoráveis, a altitude poderá ser ampliada até 2300 metros, reduzindo ainda mais o ruído no nível do solo.
>
> - Altura de voo no sentido NS-42/Oiapoque ampliada de 490 metros para 1400 metros, reduzindo o ruído no nível do solo.
>
> - Altura de voo na aproximação para pouso ampliada de 150 m para 460 metros.
>
> - Implementação de nova rota entre Oiapoque/NS-42/Oiapoque, que ampliará a distância em relação às aldeias mais próximas, de 7km para 13km.

Por fim, o documento argumenta que "considerando todas as medidas realizadas na definição da operacionalização dos voos e suas respectivas rotas, assim como a curta duração da atividade (cerca de cinco meses) e o baixo quantitativo de voos (em média 2 voos diários de ida e volta), entende-se que não há impacto direto às comunidades relacionado ao tráfego aéreo para a atividade de perfuração em questão".

Como, a despeito do solicitado no Parecer Técnico n° 73/2023, não foi apresentada a revisão do item "II.11.8 - Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais", conclui-se que a empresa, por considerar que não haveria impactos diretos às comunidades, entendeu que não caberia realizar a identificação e avaliação dos impactos e, consequentemente a revisão do item citado.

Nota-se, de antemão, um equívoco metodológico, pois ainda que se considerassem os impactos como indiretos, não significa que os mesmos poderiam ser ignorados. Ao contrário, existem diversos impactos indiretos identificados pelo EIA para o empreendimento, inclusive avaliados como de grande importância. Deste modo, o fato da empresa entender que os impactos não seriam diretos não justifica que os mesmos podem ser desconsiderados na avaliação de impactos.

Outro equívoco do ponto de vista da metodologia da Avaliação de Impactos Ambientais (AIA) são os argumentos de que a duração da atividade, o quantitativo de voos e a suposta eficácia das medidas propostas resultariam na ausência de impacto direto. Conforme a metodologia de AIA proposta no Termo de Referência CGPEG/DILIC/IBAMA n° 23/14 e adotada pelo estudo, a qualificação do impacto, no que diz respeito ao atributo "forma de incidência" (direto ou indireto), é relativa ao estabelecimento de relação de causa e efeito entre o aspecto gerador do impacto e o fator ambiental impactado. Portanto, a duração da atividade, o quantitativo de voos e as medidas adotadas nada têm relação com o fato do impacto ser direto ou indireto, ou mesmo com a existência ou não do impacto, como esmiuçado a seguir.

Primeiramente, em relação à duração da atividade, lembra-se que o período de cinco meses se refere apenas ao primeiro poço (Morpho). Se bem sucedido em termos exploratórios, outros poços contingenciais seriam requisitados pela empresa. Mas, independentemente, o fato da duração da atividade ser relativamente curta não caracteriza a ausência do impacto, pois esta é a condição de toda a atividade, geradora de 28 impactos ambientais operacionais segundo o EIA. Vale lembrar que o próprio impacto "IMP 7 - Alteração no Comportamento e Afugentamento da avifauna em função dos ruídos gerados pelas aeronaves", decorrente do mesmo aspecto ambiental aqui discutido, foi considerado e

avaliado na AIA. Este fato também se contrapõe à argumentação de que não haveria impacto, pois "há um baixo quantitativo de voos", uma vez que o aspecto gerador é o mesmo. A avaliação do impacto "IMP 7 - Alteração no Comportamento e Afugentamento da avifauna em função dos ruídos gerados pelas aeronaves" o considerou de média magnitude, mas mesmo que houvesse a argumentação de que a magnitude do impacto neste caso fosse baixa, isso não significaria que o impacto não existe. Recorda-se contudo, que o EIA previu um aumento de 3000% no número de voos na avaliação do impacto "IMP 6 – Pressão sobre o setor aeroportuário devido à demanda de transporte aéreo de mão de obra". Ademais, entendendo a magnitude do impacto como "a intensidade qualitativa ou quantitativa do grau de alteração provocada pelo aspecto ambiental sobre o fator ambiental afetado" (EIA Rev 01 II.8.1-2/4), é preciso ponderar, ainda, a ausência de rota aérea estabelecida nesta direção, portanto, muito provavelmente uma paisagem acústica pouco alterada.

Finalmente, em relação às medidas propostas, entende-se como extremamente salutar e desejável a proatividade em se propor alternativas operacionais dos voos que visem "prevenir quaisquer alterações na rotina destas comunidades" e não se ignora o esforço da empresa em propor soluções para a questão. É necessário atentar, entretanto, que as chamadas "alterações", em termos conceituais de AIA, são entendidas como impactos ambientais. Como há pouco citado, a definição da magnitude busca justamente identificar o grau desta alteração (em potencial, por se tratar de um estudo prévio).

A proposição de medidas é certamente o objetivo fim da AIA, definindo, necessariamente, uma ação ou um conjunto de ações práticas a serem executadas para evitar, mitigar e, quando não possível ou não satisfatório, compensar os impactos ambientais. No entanto, tanto do ponto de vista processual e de coerência teórico-metodológica, quanto do comprometimento de se executarem medidas de fato efetivas, é necessário fazer uma identificação e avaliação adequada dos impactos, verificando cada um de seus atributos para, a partir do entendimento pleno da problemática, definir as soluções de forma fundamentada. Entende-se que somente desta forma a proposta pode ser avaliada, pelos próprios elaboradores, mas também pelos órgãos ambientais e partes interessadas, seja de forma potencial, na fase de sua elaboração conceitual, quanto durante e após a realização da atividade, quando, de fato, a verificação de sua efetividade será constatada. Nesta perspectiva, se a efetividade precisa ser verificada, pode-se deduzir que, mesmo se elaboradas de forma fundamentada, as medidas podem ou não ser satisfatórias. E, ainda que fossem, isto não significaria a ausência de impacto e sim, a efetividade das medidas, uma vez que não foi evitada por completo a interação entre o aspecto ambiental e os fatores ambientais em questão.

Desta forma, pelo exposto acima, considera-se que as solicitações constantes no Parecer Técnico n° 73/2023 não foram atendidas. Vale, por fim, mencionar que os analistas lotados nesta Coordenação teriam especiais dificuldades de avaliar satisfatoriamente os itens revistos, por se tratar de impactos sobre o componente indígena, o que, possivelmente, remeteria à necessidade de consulta à FUNAI, independentemente de se enquadrarem na Portaria Interministerial nº 60/2015.

II.13 - PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL (PEI)

A atividade de perfuração marítima proposta, localizada a 179 Km da costa do município de Oiapoque, apresenta desafios que se contrapõem ao cenário de elevada sensibilidade ambiental identificado na região. As bases de apoio terrestre e aéreo do Plano de Emergência apresentado expressam parte da dificuldade operacional da Margem Equatorial. A base terrestre prevista está localizada em Belém, a 830 km, em média, a 43h de navegação da locação do poço. Essa localização reflete as dificuldades logísticas encontradas na região, que não tem infraestrutura de suporte para a indústria de E&P. A base aérea proposta, o aeródromo de Oiapoque, necessitou de reforma para que pudesse operar os voos que a atividade de perfuração exige. A área do Bloco FZA-M-59 está localizada numa bacia sedimentar com alto nível de sensibilidade ambiental, com pouco conhecimento sobre os fenômenos hidrodinâmicos e alta biodiversidade ainda insuficientemente conhecida. Algumas espécies foram publicadas recentemente, como a ocorrência dos corais amazônicos (MOURA *et al.,* 2016). Publicações posteriores à dos autores indicam que trata-se de pesquisa ainda em curso e que demanda um maior aprofundamento.

A longa distância a ser enfrentada para operacionalizar uma resposta à emergência fez com que a Base Avançada (BAV) de equipamentos para emergência armazenasse equipamentos que, normalmente, não estariam em Centros de Defesa Ambiental (CDA), com o objetivo de minimizar o tempo de deslocamento e tornar a operação exequível. Caso contrário, não haveria forma de repor equipamentos em tempo hábil para a continuidade da resposta à emergência. Tal questão reforça a preocupação com o tempo demandado e a incerteza associada à logística que envolve a operacionalização do PEI.

A modelagem indica que, em caso de vazamento de óleo, os países vizinhos ao Brasil serão diretamente afetados. A deriva do óleo para pequenos e médios vazamentos atingiria as águas fora do território brasileiro em até 10 horas e, em 15 horas, no caso de um grande vazamento. Esses tempos tão diminutos expõem a necessidade de uma organização internacional para atendimento à resposta transfronteiriça. A empresa informou, nos documentos apresentados, ter feito um levantamento das instituições responsáveis nas áreas potencialmente afetadas. Contudo, à medida que o óleo deriva num eventual vazamento, as distâncias a serem percorridas pelas embarcações do PEI também aumentarão. Assim, o tempo de deslocamento, que inicialmente era de 43 horas, em boas condições de navegação, já não o será mais após 10 horas do vazamento. A embarcação dedicada para o primeiro atendimento de até 2 horas irá acompanhar a mancha, tendo que realizar operação fora das águas jurisdicionais brasileiras. Nada obstante, nesse ínterim, as embarcações que serão acionadas após 12, 36 e 60 horas já não terão seus tempos de deslocamento como previstos pelo plano, pois a grande deriva é resultado da alta velocidade de corrente da região.

Caso a empresa, num eventual acidente, julgue necessário contratar mais embarcações para aumentar a estrutura de resposta à emergência, o menor deslocamento será de 48h, partindo da Guiana, conforme informado pela Petrobras nos documentos apresentados. Caso a embarcação seja deslocada de uma bacia sedimentar brasileira, a mais próxima com estrutura disponível é a do Rio Grande do Norte/Ceará, com tempo estimado de deslocamento de 98 a 118h. Caso seja necessário deslocar uma embarcação do mercado *spot* da Bacia de Campos, o tempo estimado de deslocamento fica entre 233 e 255 horas e da Bacia de Santos, 252 a 290 horas. Estas últimas bacias concentram a maior infraestrutura para indústria de E&P no Brasil.

Num exemplo prático, atrelado às características das marés, é possível observar o quanto as variações do nível do mar determinam a vida local e os procedimentos das embarcações no porto. As grandes amplitudes de marés que ocorrem ao longo do dia afetam as operações do Porto de Belém. Na Baía de Marajó, nas marés de Sizígia, são observadas amplitudes de 4,3 m. Essas grandes variações afetam a rotina de entrada e saída das embarcações de grande calado do Porto de Belém.

Os índices pluviométricos médios esperados para a área do entorno do bloco estão em torno de 250 a 300 mm, para períodos chuvosos e secos. Esses volumes de chuvas, muito comuns na região norte, reforçam o argumento das dificuldades operacionais que serão encontradas, caso haja necessidade de colocar em prática o Plano de Proteção à Fauna (PPAF), como exposto a seguir.

A descarga fluvial e as marés exercem grande influência na dinâmica costeira. Em períodos secos, o fluxo se inverte fazendo as marés adentrarem os rios, ao passo que, no período chuvoso, a descarga do rio alcança grandes distâncias da costa.

A peculiaridade da hidrodinâmica local é demonstrada pela presença de correntes que podem chegar a aproximadamente 5 nós de velocidade no núcleo da Corrente Norte do Brasil, com valores médios de quase 3 nós de velocidade, e por fatores meteorológicos, caracterizados pela ocorrência de ventos alísios com velocidade média de 12 nós, podendo chegar a 32 nós de velocidade, como apresentado nos estudos de caracterização. A título de comparação, a Corrente do Brasil, que caracteriza o fluxo oceânico da região sudeste, tem, em média, 1 nó de velocidade, ou seja, a Corrente Norte do Brasil apresenta velocidade média três vezes maior que a Corrente do Brasil, o que amplia os desafios da atividade na região.

Ao longo do seu fluxo para noroeste, a Corrente Norte do Brasil retroflete para leste, alimentando a Contra Corrente Norte Equatorial, outro importante processo físico da região, gerando vórtices que seguem para noroeste.

Outro fator importante relacionado à hidrodinâmica da margem equatorial se refere às correntes de subsuperfície, que, a partir de 201 metros de profundidade, começam a apresentar fluxo contrário às correntes de superfície, com maior ocorrência variando na faixa de velocidade entre 0,39 nós e 0,77 nós. As correntes de subsuperfície, normalmente, apresentam velocidades inferiores às de superfície, porém, no caso da margem equatorial, tais velocidades são comparáveis àquelas da superfície da região sudeste.

Em dezembro de 2011, durante a atividade de perfuração no Bloco FZA-4 (FZA-M-252), à distância de 126 km da costa, a Petrobras teve que abandonar o poço perfurado depois que as fortes correntes da região causaram um acidente que culminou com perda de posição da sonda SS-52, provocando danos no *riser* e no *blowout preventer* (BOP). O BOP só pôde ser recolhido quatro dias depois do incidente, devido às fortes correntezas que impediram o trabalho da equipe, conforme exposto na Notificação n° 695272-BO (Processo 02001.003627/2013-61). De acordo com a Petrobras, o acidente provocou um pequeno vazamento de óleo hidráulico.

Embora a estrutura de resposta apresentada pela empresa atenda de forma conceitual às normativas brasileiras vigentes, conforme apontado no Parecer Técnico n° 53/2023, é fato que existem diversas peculiaridades e incertezas inerentes à região que podem dificultar um combate efetivo a um acidente com a atividade. Além disso, conforme destacado nos pareceres anteriores, o PPAF, parte integrante e fundamental do Plano de Emergência, apresentou inconsistências e demandou esclarecimentos e revisões, que serão analisadas a seguir. Todas estas informações devem ser consideradas para a tomada de decisão sobre o licenciamento do Bloco.

Anexo II.3.5.3-1 – Plano de Proteção à Fauna (PPAF)

A porção costeira da Bacia da Foz do Amazonas se caracteriza pela presença de vastas áreas de manguezais, com extenso trecho de costa inacessível por via terrestre e de difícil navegação costeira. Além da existência de áreas de concentração, alimentação e reprodução de fauna, o que intensifica sua sensibilidade e vulnerabilidade ambiental, a região abriga espécies endêmicas, ameaçadas de extinção e, muito provavelmente, espécies ainda desconhecidas ou não registradas localmente, tendo em vista o vasto ecossistema recifal recém descoberto sob a pluma da foz do Rio Amazonas. Tais características reforçam a necessidade de elaboração de um PPAF robusto e, até então, inédito, que deve estar adequado às singularidades de uma região distinta daquelas onde há décadas já existem atividades de E&P e possuem outra realidade estrutural, logística e de ocupação litorânea.

As dificuldades impostas pela paisagem natural da costa da região se refletem em importantes desafios às estratégias de resgate de animais oleados ou carcaças que venham a se deslocar para o litoral, que são mais comuns nos Planos propostos e aprovados, evidenciando a necessidade de elaboração de estratégias que possam ser executadas em área *offshore*, nas proximidades do empreendimento e na área estimada de deriva da mancha. Isso, somado à ausência de previsão de toque de óleo na costa, conforme previsto nas modelagens de deriva do óleo apresentadas para o empreendimento, teria orientado a Petrobras a apresentar o PPAF com foco nas estratégias de atendimento *offshore*. Contudo, como será detalhado na presente análise, a empresa não alcançou a robustez necessária ao atendimento da fauna esperado para a região.

No item “A.5 - Manejo de Fauna em Embarcações Dedicadas” da resposta apresentada, a Petrobras informa que manterá duas embarcações dedicadas para manejo de fauna nas imediações do Porto de Belém, denominadas “Embarcação Rápida e Dedicada de Manejo de Fauna” e “Embarcação Dedicada de Manejo de Fauna”. Ambas embarcações e seus respectivos tripulantes “serão acionados em qualquer incidente com derramamento de óleo no mar (independente da visualização de fauna na área) e se deslocarão para as imediações da unidade marítima”. A primeira, de acordo com a empresa, “possui velocidade média de deslocamento de 20 nós, permitindo a chegada rápida no local da resposta, bem como o transporte rápido da fauna para o Porto de Belém, onde está localizado o CRD – Centro de Reabilitação e Despetrolização de Fauna”. Dois profissionais do contrato Tier 1, sendo um deles médico veterinário, atuarão nessa embarcação, que terá como principais funções “a chegada rápida no local do incidente para realizar ações de monitoramento, manejo (principalmente resgate e estabilização) e o transporte rápido da fauna para o ponto de entrega (NS-42, Porto de Belém ou proximidades da Baía de Oiapoque)”.

Além disso, a empresa afirma que “Em todas as alternativas de transporte da fauna, será priorizada a transferência para a Embarcação Rápida e Dedicada de Manejo de Fauna, uma vez que a mesma é mais apropriada para a operação de transbordo com a unidade marítima e tem tempos de deslocamento menores”. Essa embarcação rápida, sempre de acordo com a Petrobras, possui tempo estimado de deslocamento de 22 a 31 horas entre o Porto de Belém e as imediações da unidade marítima, além de 4 horas de mobilização, totalizando de 26 a 35 horas, entre o acionamento e o início das atividades.

A segunda embarcação “possui velocidade de deslocamento de 10 nós e estará equipada com recursos para monitoramento, dissuasão, resgate/captura, recepção e estabilização de animais. Será tripulada com 2 médicos veterinários e 4 especialistas de fauna”. No Plano, essa embarcação permanecerá no local do incidente, uma vez que os animais eventualmente resgatados serão transbordados para a embarcação rápida, que realizará o transporte até o ponto de entrega. Essa segunda embarcação *offshore* possui tempo estimado de deslocamento de 44 a 63 horas entre o Porto de Belém e as imediações da unidade marítima, além de 4 horas de mobilização, totalizando de 48 a 67 horas, entre o acionamento e o início das atividades.

Conforme destacado, a “embarcação rápida” será priorizada para o transporte dos animais resgatados até o ponto de entrega estabelecido. Portanto, ao se considerar o tempo de transporte da fauna resgatada ao longo da resposta, deve ser somada a duração do deslocamento de ida e retorno ao ponto de entrega, período no qual o transporte estará indisponível. Ademais, todas as análises tratam dos tempos previstos para navegação nas melhores condições meteoceanográficas possíveis e não preveem o deslocamento da mancha de óleo para locais ainda mais distantes do Porto de Belém, principal base de apoio marítimo do empreendimento. Consequentemente, em situações diversas das apontadas pela empresa, que têm elevada probabilidade de ocorrência, os tempos de resposta serão necessariamente maiores, para ambas embarcações.

São apresentadas, também, alternativas ao transporte marítimo da fauna resgatada diretamente ao Porto de Belém: transporte aéreo até Belém via NS-42 e transporte marítimo até Oiapoque, com posterior transporte aéreo até Belém. Em ambas estratégias estão previstos estabilização e acompanhamento especializado por médico veterinário durante todo o trajeto até o destino final, qual seja, o CRD de Belém.

De acordo com a Petrobras, o “tempo estimado de deslocamento entre NS-42 e Aeroporto de Belém varia de 04 horas (deslocamento direto) a 06 horas (com parada para abastecimento no Aeroporto de Macapá ou Aeródromo de Oiapoque)”. No entanto, ainda que se considere que haverá uma aeronave e um médico veterinário à espera na NS-42, a esse tempo deve ser somado, pelo menos, o deslocamento da “embarcação rápida” desde o local de resgate do animal até a unidade marítima e a operação de transbordo do animal da embarcação para sonda. Tais atividades têm tempo de execução de difícil mensuração, uma vez que o resgate pode ser realizado nas proximidades da NS-42, ou em região afastada, bem como as condições climáticas podem impedir que a operação de transbordo seja realizada com segurança, por exemplo. Não obstante, deve-se considerar a eventual indisponibilidade da unidade marítima que, a depender do cenário acidental, pode estar evacuada ou com pousos e decolagens suspensas por questões de segurança, o que inviabilizaria a estratégia apresentada.

Para a alternativa de deslocamento via Oiapoque, a Petrobras afirma que o “tempo estimado de deslocamento entre as imediações da NS-42 e a baía de Oiapoque é de 05 a 07 horas”, sempre considerando a utilização da embarcação rápida. Na baía de Oiapoque deverá ser realizado transbordo para embarcações menores, “rápidas e de baixo calado (“Voadeiras”) contratadas por ocasião”. Conforme o documento apresentado, o “tempo estimado de deslocamento entre a baía de Oiapoque e o Píer de Oiapoque é 05 horas”. A Petrobras não menciona se, durante esse trajeto, será possível seguir com o mesmo nível de cuidado dispensado aos animais na embarcação anterior. Porém, considerando as características das “voadeiras”, entende-se que isso não será possível. A empresa também não informa o tempo de deslocamento entre o píer e o aeródromo de Oiapoque. Para o transporte aéreo, o “tempo estimado de deslocamento entre o Aeródromo de Oiapoque e o Aeroporto de Belém é de 01h40min utilizando aeronave de asa fixa e de 3h15 utilizando aeronave de asa móvel”. Considerações semelhantes à alternativa anterior podem ser aplicadas nesse caso, uma vez que a “embarcação rápida”

pode realizar o resgate da fauna em local mais distante e as condições climáticas podem interferir significativamente na capacidade de transbordo dos animais entre as embarcações.

As três alternativas apresentadas para o resgate e transporte da fauna compartilham entre si tempos demasiadamente longos até a destinação final e a elevada exposição a fatores imponderáveis, que fogem ao alcance de qualquer planejamento. É importante frisar e reiterar que os tempos estimados pela empresa, que já são considerados excessivos, pressupõem condições ótimas para navegação marítima e aérea, o que não se constitui em regra para a região, caracterizada por fortes correntezas, tempestades e mudanças abruptas nas condições climáticas. De todo modo, é preciso considerar, e a Petrobras o faz, o que prevê o Manual de Boas Práticas - Manejo de fauna atingida por óleo, publicação do IBAMA que "estabelece procedimentos para o manejo de fauna impactada por óleo e define as estruturas mínimas necessárias aos centros e instalações utilizados durante a resposta a um incidente" (https://www.IBAMA.gov.br/paefauna#manual).

A resposta da Petrobras na qual são citados trechos do Manual, suscita reflexões importantes acerca do empreendimento em análise e da própria exploração de petróleo e gás natural na região da Foz do Amazonas. Inicialmente a empresa alega que "as atividades de exploração e produção de petróleo podem, por vezes, ocorrer em áreas remotas, bem como em condições adversas, como condições meteorológicas desfavoráveis" e, considerando isso, o Manual de Boas Práticas, no item sobre transporte, "discorre sobre alternativas viáveis para atendimento veterinário sem comprometimento do bem-estar animal".

Há que se ponderar, inicialmente, que o Manual não foi elaborado exclusivamente para orientar respostas a emergências com vazamento de óleo relacionadas às atividades de exploração e produção de petróleo e gás. Conforme definição que consta no item "II. Apresentação", o Manual "é um documento técnico que estabelece as ações mínimas necessárias à resposta a um incidente de poluição por óleo em águas jurisdicionais brasileiras, que envolva fauna impactada ou sob risco". Dito isso, deve-se ressaltar que incidentes dessa natureza ocorrem também em instalações diversas da cadeia de petróleo, incluindo, por exemplo, os oleodutos, que, em diversos casos, percorrem longas extensões de áreas remotas ou de difícil acesso. Portanto, o Manual, para os fins a que se destina, necessariamente deve prever alternativas para casos como esses, já existentes antes de sua publicação, o que não necessariamente abre precedente para flexibilização das orientações para novos empreendimentos.

Mais adiante na resposta, a Petrobras afirma que "O tempo do transporte dos animais ao CRD por via marítima, preferencialmente pela embarcação dedicada rápida, atende ao prazo estabelecido de 24 horas, sendo que durante o trajeto os animais estarão assistidos por especialistas de fauna, incluindo médico veterinário, com estrutura e recursos apropriados para uma unidade de estabilização, em consonância ao item 3 do referido Manual". O citado prazo de 24 horas faz referência à determinação do Manual acerca do **tempo máximo** para transferência dos animais recepcionados em instalação móvel para um centro ou instalação. No caso do PPAF em análise, os animais resgatados no mar serão recepcionados na própria embarcação, portanto em instalação móvel, o que remete a outro trecho do Manual, também citado pela empresa: "Quando o resgate ocorrer em áreas remotas cujo deslocamento seja superior a 6 horas do centro ou instalações e se dê por meio fluvial ou aéreo, ou ainda quando se tratar de ambientes *offshore* que também envolva tempos de deslocamento superior a seis horas, a estabilização deverá ser iniciada **excepcionalmente** no próprio meio de transporte, desde que atendidos os requisitos mínimos descritos neste manual para a estabilização do animal" (grifo nosso).

Sobre tais questões, primeiramente, destaca-se que, de acordo com o Plano apresentado, o tempo de deslocamento da embarcação dedicada rápida entre a locação do poço e o porto de Belém é estimado entre 22 e 31 horas. Como já mencionado anteriormente, entende-se que tal estimativa não considera a provável deriva da mancha para águas mais distantes, conforme aponta a modelagem de dispersão de óleo e que, durante o trajeto da embarcação rápida para transporte de uma leva de animais, outros animais que venham a ser resgatados deverão aguardar a chegada da embarcação rápida para que possam ser transportados para o CRD. Desta forma, a embarcação rápida poderá estar no meio de um trajeto durante a necessidade de transporte de um segundo grupo de animais, o que já configura um tempo de espera maior que 24 horas para esse próximo grupo.

De todo modo, não se faz necessário considerar tais fatos para concluir que, somente no melhor cenário estimado, com partida da embarcação imediatamente após o resgate do animal da água, o prazo de 24 horas será atendido. Assim, entende-se remota a possibilidade de atendimento ao prazo estabelecido no Manual. Há de se ponderar sobre a previsão, também constante do Manual, de comunicação imediata ao órgão ambiental, com a devida justificativa técnica, em caso de impossibilidade de cumprimento do prazo, compromisso que foi assumido pela Petrobras. Todavia, não se vislumbra argumentação técnica que justifique a possibilidade de descumprimento já prevista na própria logística proposta no Plano.

Ademais, no que se refere à determinação de iniciar a estabilização no próprio meio de transporte quando o tempo de deslocamento após o resgate for superior a seis horas, conforme destacado no trecho transcrito do Manual, tal medida deve ser excepcional, não a principal, senão única, estratégia prevista no PPAF para o primeiro atendimento aos animais.

O Plano prevê alternativas para o transporte desses animais, porém, como já mencionado neste Parecer, todas elas envolvem aspectos de difícil mensuração e logística, que, certamente, impactarão nos tempos estimados.

Por fim, a Petrobras alega que as "indicações descritas no Manual de Boas Práticas, parte integrante do Plano Nacional de Ação de Emergência para Fauna Impactada por Óleo (PAE-Fauna), respaldadas e analisadas por diversas empresas da indústria de petróleo e gás, especialistas na reabilitação de fauna oleada e membros dos órgãos ambientais (Parecer Técnico nº 9/2018-COPROD/CGMAC/DILIC), viabilizam que exceções quanto aos tempos impostos podem ocorrer, sem ônus à qualidade da resposta de fauna". Entende-se salutar que as exceções, tais como imprevistos e eventos de força maior, sejam considerados na elaboração, análise e execução dos Planos de Proteção à Fauna de novos empreendimentos, porém tais situações devem ser assim tratadas, como exceções. No caso do Plano proposto, tais exceções são a regra, pois não há alternativa à estabilização dos animais na própria embarcação de resgate e tampouco se vislumbra o atendimento aos tempos de transporte previstos no Manual.

Sob este prisma, a discussão sobre a viabilidade do PPAF proposto, incluídas as ponderações da Petrobras acerca de exceções aos tempos determinados no Manual de Boas Práticas, torna-se fundamental, porque expõe as peculiaridades e desafios à proteção do meio ambiente frente aos impactos, reais e potenciais, de empreendimentos desta tipologia na região. Ainda que proponha inovações e considerável gama de recursos humanos e materiais, o Plano esbarra, dentre outras questões, na carência de estrutura que possibilite uma logística aceitável para o atendimento aos animais.

Assim, atendo-se ao que cabe na presente análise, mas em consonância com a relevância do tema, que requer uma definição acerca da viabilidade ambiental do empreendimento, entende-se que, apesar de a Petrobras ter demonstrado esforço para elaboração do Plano, o PPAF proposto não reduz de forma satisfatória os possíveis impactos do vazamento de óleo sobre a fauna marinha, implicando em grande risco de perda de biodiversidade para a região, ainda mais considerando que diversas espécies não poderão ser resgatadas e, consequentemente, reabilitadas.

Desta forma, impõe-se, ao IBAMA, uma tomada de decisão em relação ao PPAF proposto, que, em termos conceituais e na melhor das hipóteses, prevê estratégias que operam na margem dos limites preconizados no Manual de Boas Práticas e que, conforme exposto, têm maior probabilidade de excedê-los do que respeitá-los. Decorrente disso, e aliado a outras deficiências intrínsecas ao Plano, como a ausência de monitoramento na costa, verifica-se a remota possibilidade de resgate e reabilitação da fauna e, consequentemente, a provável perda da biodiversidade impactada em caso de acidente com vazamento de óleo.

Portanto, pelos motivos e ponderações expostos, o PPAF, parte integrante do PEI proposto para a atividade, não está apto a ser aprovado em sua versão conceitual, de modo que não há recomendação de se realizar Avaliação Pré-Operacional (APO).

V - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se determinados grupos sociais podem, inclusive com argumentos legítimos, ponderar que o possível benefício econômico do empreendimento justificaria a flexibilização de diretrizes em função das

deficiências do projeto, entende-se que não caberia ao IBAMA priorizar este viés em sua análise, pois entraria em contradição à missão e aos valores do órgão.

Em relação ainda aos possíveis benefícios econômicos, vale mencionar a grande especulação que tem sido propagada por segmentos do setor, inclusive nomeando a região como “novo pré-sal”, um termo irresponsável do ponto de vista da geração de expectativa e da especulação financeira, e incoerente, uma vez que não há confirmação de descobertas comerciais na região, e pelo fato da perfuração, considerando o apresentado no EIA, não ter como objetivo formações geológicas abaixo de uma camada de sal. Tal denominação é ainda contraditória ao argumento de que seria necessário realizar a perfuração para se avaliar o potencial econômico das possíveis jazidas existentes.

De todo modo, é necessário ponderar que tais benefícios econômicos não seriam alcançados com a perfuração exploratória, e sim, com a instalação de um projeto de produção e escoamento, o que, por sua vez, traz uma série de impactos intrínsecos. Além de provocar novos impactos, aqueles qualificados como temporários para a perfuração tornam-se permanentes para a etapa de produção, pois a metodologia de AIA estabelece, como permanentes, impactos com duração superior a 30 anos. Para citar uma questão discutida neste parecer, o sobrevoo sobre as Terras Indígenas que causa impactos não adequadamente identificados e avaliados pelo EIA, se não introduzida alternativa locacional, causaria impactos permanentes, por exemplo.

Como já explicitado no Parecer Técnico nº 31/2023, para além dos impactos específicos do projeto de produção e escoamento, que poderia vir a ser a continuidade da perfuração requerida neste processo, a instalação da indústria de petróleo e gás promove a formação de uma extensa cadeia de empreendimentos inter-relacionados que propiciam transformações significativas em diferentes meios e escalas.

Deve-se atentar também, ainda na fase exploratória, que o Bloco FZA-M-59 não está isolado, mas relacionado a uma série de outros projetos na região. Apenas na Bacia da Foz do Amazonas, estão em concessão outros oito blocos exploratórios e com processos de licenciamento em curso, além de 47 blocos em oferta permanente pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Além disso, atualmente estão em curso sete solicitações de licença ambiental para atividades de pesquisa sísmica marítima, apenas na Bacia da Foz do Amazonas, inclusive com sobreposição espaçotemporal.

Os impactos cumulativos e sinérgicos, tanto das demais atividades exploratórias quanto dos empreendimentos e atividades relacionadas à instalação da indústria de petróleo e gás para viabilizar a produção e escoamento, não são considerados no EIA elaborado para o presente processo de licenciamento. De alguma forma, não poderiam ser, pois a competência deste licenciamento ambiental está circunscrita à avaliação da viabilidade ambiental deste projeto.

Como citado, estas questões já foram abordadas no Parecer Técnico nº 31/2023. A Petrobras, apesar de ser dispensada de responder tais considerações pelo Despacho nº 14802843/2023 – COEXP/CGMAC/DILIC, apresentou, na carta SMS/LCA 0002/2023, endereçada à Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC, seu entendimento de alguns aspectos do tema. Entre seus apontamentos, a empresa considera, como alternativa à ausência de avaliação prévia de aptidão de determinadas áreas à instalação da indústria de petróleo e gás, uma avaliação integrada de impactos ambientais a ser realizada na fase de desenvolvimento da produção, destacando, como exemplo, as Avaliações de Impacto Ambiental multiprojetos realizadas para o desenvolvimento da produção e escoamento nas áreas do pré-sal da Bacia de Santos e no licenciamento do Cluster de Sísmica da Bacia de Santos.

Sem ignorar o ganho processual e, possivelmente, ambiental com a avaliação de um conjunto de projetos no âmbito de um único processo de licenciamento, inclusive incorporando alguns aspectos sinérgicos dos impactos identificados, os exemplos citados não cumprem, em absoluto, a solução dos desafios frente à ausência, por exemplo, de uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar - AAAS ou de outras modalidades de Avaliação Ambiental Estratégica. A avaliação multiprojetos está restrita a um conjunto de projetos de uma mesma tipologia e de um mesmo empreendedor, em um recorte espaçotemporal bastante restrito, correspondendo a uma parcela extremamente reduzida do que representa a instalação de toda a indústria de petróleo e gás em uma região. Ademais, realizado apenas na etapa de produção,

não responde à questão fundamental aqui discutida, referente à aptidão de determinada região à instalação da indústria do petróleo.

Entende-se que avaliações realizadas previamente poderiam contribuir significativamente com os processos de licenciamento, propiciando a geração de dados e antecipando questões centrais relacionadas à viabilidade ambiental e à logística necessária, que dariam maior segurança e celeridade aos processos.

Com estes apontamentos, não se pretende afirmar que a região da Bacia da Foz do Amazonas não possui vocação para se tornar um polo produtor de hidrocarbonetos, uma vez que o licenciamento ambiental não dispõe de instrumentos e competência para realizar tal avaliação. No entanto, uma vez que avaliações do gênero não foram realizadas, embora já regulamentadas há mais de dez anos, como a AAAS, não há também como se afirmar que a região possui tal vocação, o que torna o licenciamento de uma perfuração exploratória em uma área de nova fronteira a possibilidade de um salvo-conduto para a incerteza, algo extremamente problemático, especialmente em áreas de notória sensibilidade socioambiental, a qual é ainda considerada insuficientemente conhecida.

Considerando as expressivas dificuldades logísticas e a elevada sensibilidade socioambiental da região, cabe, portanto, ressaltar a latente necessidade de se avaliar, previamente à execução de atividades de perfuração exploratória, o quanto a inserção da cadeia de petróleo e gás é compatível com as demais vocações econômicas e ecológicas na região. Em uma perspectiva ainda mais ampla, caberia ainda ao governo brasileiro avaliar a pertinência da expansão de um novo polo produtor de hidrocarbonetos quando o país vem assumindo compromissos de redução de emissões de gases de efeito estufa e de promoção de uma transição energética em face à crise climática global. É razoável afirmar que a exploração de petróleo e gás natural em novas fronteiras, carentes de estrutura, equipamentos e instalações próprias da indústria, deve ser uma decisão do Estado, baseada em estudos e avaliações multidisciplinares e avaliações sistêmicas e cumulativas, e tendo em conta questões preponderantes como as mudanças climáticas.

Deve-se ponderar, ainda, que a possível viabilidade ambiental de projetos de perfuração exploratória não significa que os projetos de produção e escoamento e outros empreendimentos da cadeia teriam sua viabilidade ambiental garantida e que descobertas comerciais de recursos não devem ser parâmetro para a determinação da aptidão ou não de uma área. Deste modo, a realização de uma avaliação prévia tem como objetivo, inclusive, evitar investimentos na exploração que poderiam não resultar em empreendimentos de produção, impossibilitando o seu retorno financeiro.

VI - CONCLUSÃO

Conforme exposto no Item IV - Análise, após uma série de revisões, permanecem inconsistências no estudo ambiental que subsidia a avaliação da Atividade de Perfuração Marítima no Bloco FZA-M-59, Bacia da Foz do Amazonas.

Dentre as inconsistências elencadas neste parecer, destacam-se: a não apresentação de medidas específicas no Plano de Comunicação Social para as comunidades indígenas; a não revisão do item “II.11.8 - Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais”, permanecendo, portanto, a constatação de impactos ambientais não previstos no EIA e sem medidas mitigadoras elaboradas de forma fundamentada e passíveis de verificação de efetividade; e deficiências significativas do Plano de Proteção à Fauna, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento.

Em relação ao Plano de Proteção à Fauna, destaca-se que, após os detalhamentos apresentados em função dos questionamentos do IBAMA nos últimos pareceres técnicos, constatou-se que, apesar das revisões e otimizações, o seu desenho representa a remota possibilidade de resgate e reabilitação da fauna e, consequentemente, a provável perda da biodiversidade impactada no caso de acidentes envolvendo derramamento de óleo. Desta forma, a aprovação do PPAF, nos termos expostos, constrangeria o órgão a compactuar com um Plano meramente formal e que não tem capacidade de atender as diretrizes estabelecidas atualmente para empreendimentos do setor.

Esta condição é extremamente problemática observando ainda a expressiva biodiversidade marinha, considerada como insuficientemente conhecida, e a alta sensibilidade ambiental dos ecossistemas que

viriam a ser impactados.

Para além das deficiências constatadas no projeto submetido ao licenciamento ambiental, é extremamente temerário que a validação de um projeto de perfuração exploratória, em um contexto de nova fronteira para a indústria de petróleo e de elevada sensibilidade socioambiental, seja realizada sem avaliações mais amplas e aprofundadas, que considerem, ao menos, a compatibilidade da cadeia de petróleo e gás com as demais vocações econômicas e ecológicas na região. É notório que a realização de tais avaliações, como a Avaliação Ambiental de Área Sedimentar - AAAS, permitiria traçar conclusões a respeito da adequabilidade da cadeia produtiva da indústria petrolífera, contexto em que se insere o projeto analisado, o que traria segurança técnica e jurídica para o processo de licenciamento, dirimindo, inclusive, a sua contestação e a possibilidade de judicialização.

Desta forma, considerando-se as inconsistências identificadas sucessivamente no projeto analisado, a notória sensibilidade socioambiental da área de influência e da área sujeita ao risco aliadas às complexidades e limitações técnicas e logísticas envolvidas nas operações e ainda pela latente necessidade de se elaborarem avaliações mais amplas e aprofundadas para atestar a adequabilidade da cadeia produtiva da indústria de petróleo e gás na região, recomenda-se o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental.

Respeitosamente,

Documento assinado eletronicamente por **GABRIEL DE ALBUQUERQUE CARVALHO**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 11:42, 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 **CLARISSA CUNHA MENEZES CONDE**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 11:43, 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 20/04/2023, às 11:47, 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 **CINTIA LEVITA LINS DO BONFIM**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 11:49, 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 **EMERSON AUSTIN NEPOMUCENO MARCONDES**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:00, 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 **LUISA PACHE D ALMEIDA**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:02, 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 **THAMIRIS DA SILVA SOARES**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:07, 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 **FABIO DE SOUZA KIRCHPFENNIG**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:08, 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 **ANA PAULA CAVALCANTE DA CRUZ**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:25, 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 **LEANDRO PERRIER DE FARIA VALENTIM**, **Analista Ambiental**, em 20/04/2023, às 12:25, 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 **15533466** e o código CRC **1DE5A064**.

Referência: Processo nº 02001.013852/2023-87 SEI nº 15533466