



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
COORDENAÇÃO-GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS MARINHOS E
COSTEIROS

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

Nota Informativa nº 19554976/2024-CGMac/Dilic

Número do Processo: 48300.001706/2023-35

Interessado: PETROBRAS - PETROLEO BRASILEIRO S.A

Brasília/DF, na data da assinatura digital.

1. INTRODUÇÃO

A presente Nota Informativa tem por objetivo fornecer os subsídios necessários à DILIC/IBAMA para adequada resposta à COTA n. 00179/2024/CGEST/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU (SEI 19539300).

2. RESPOSTA AOS QUESITOS POSTOS

Para adequada resposta às questões postas, estas serão reproduzidas abaixo e as considerações desta Diretoria serão registradas em seguida.

- Em 15 de outubro de 2023, o IBAMA encaminhou o OFÍCIO Nº 469/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (Sei 17081777) à FUNAI, solicitando manifestação daquela entidade a respeito de possíveis impactos da atividade em licenciamento sobre o componente indígena. **Qual o fundamento adotado pelo IBAMA para embasar a solicitação de manifestação da FUNAI sobre a atividade de perfuração marítima no Bloco FZA-M-59?**

Resposta: A contextualização e fundamentação da consulta encaminhada pelo Ibama à Funai encontra-se registrada na Informação Técnica nº 121/2023-Coexp/CGMac/Dilic (SEI 17166245).

Conforme descrito na citada Informação Técnica, a identificação da necessidade de consulta ao Órgão Indigenista advém da avaliação do recurso administrativo interposto pela Petrobras em decorrência do indeferimento da licença requerida para perfuração marítima no bloco FZA-M-59, de interesse da Petrobras.

Durante avaliação do recurso, observou-se que a Petrobras prossegue no não atendimento ao questionamento posto no Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (SEI 15533466), especificamente em relação à ausência de avaliação de impactos ambientais sobre comunidades indígenas no EIA e ausência de medidas mitigadoras elaboradas de forma fundamentada e passíveis de verificação de efetividade e, portanto, em desacordo com a Resolução Conama nº 1 de 1986.

Estes questionamentos se deveram ao fato de comunicação sobre potenciais impactos oriundo do tráfego de aeronaves ter sido recebida no curso do processo de licenciamento ambiental, conforme Ata de Reunião (SEI 15084607), sem que tais impactos tenham sido avaliados.

Concluiu-se ainda que, por se tratar de impactos sobre o componente indígena, a avaliação competente e fundamentada da problemática depende de avaliação da Funai.

- **O IBAMA entende que a discussão objeto destes autos tem relação com a Portaria Interministerial 60, de 24 de março de 2015?**

Resposta: Conforme pode ser observado tanto na Informação Técnica nº 121/2023-Coexp/CGMac/Dilic (SEI 17166245), quanto no OFÍCIO Nº 469/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 17081777), em momento algum o Ibama enquadrou a consulta à Funai no rito estabelecido pela Portaria Interministerial 60, de 24 de março de 2015.

Conforme já indicado no quesito anterior, a consulta a Funai decorre exclusivamente da necessidade de constatação de impactos ambientais não previstos no EIA e sem medidas mitigadoras elaboradas de forma fundamentada e passíveis de verificação de efetividade sobre populações indígenas.

- Em 17 de abril de 2024, a Sra. Diretora de Licenciamento Ambiental do IBAMA encaminhou o OFÍCIO nº 69/2024/CGMac/Dilic (Sei 18994269) ao Senhor Gerente de Licenciamento E&P e Funções Corporativas da Petrobrás, a fim de dar-lhe ciência do OFÍCIO Nº 3031/2023/DPDS/FUNAI (Sei 17866860), em que a Fundação Nacional dos Povos Indígenas indicou a necessidade de aprofundamento das avaliações dos impactos dos sobrevoos das aeronaves sobre as populações indígenas do Oiapoque-AP e apresentou as diretrizes para a realização dos estudos. **Nesse contexto, indaga-se: a Petrobrás apresentou alguma resposta a referidos ofícios?**

Resposta: Até a presente data, não houve qualquer manifestação da Petrobras em relação a demanda encaminhada pelo OFÍCIO nº 69/2024/CGMac/Dilic (SEI 18994269).

- **Como o IBAMA avalia a afirmação de que a autarquia estaria "usurpando" a competência do órgão ambiental estadual ao se manifestar sobre o aeródromo de Oiapoque?**

Resposta: Tal afirmação é equivocada, uma vez que em hipótese e em momento algum o Ibama questiona os atos do Órgão Estadual de Meio Ambiente em relação ao processo de licenciamento do Aeródromo do Oiapoque-AP.

Mais uma vez, destaca-se a Informação Técnica nº 121/2023-Coexp/CGMac/Dilic (SEI 17166245), que ao fundamentar a consulta à Funai indica:

"Uma questão que vale destacar é que, como já afirmado nos dois referidos pareceres, a empresa já considerara o impacto causado pela rota das aeronaves em seu EIA, mas em outro fator ambiental, a avifauna (alteração no comportamento e afugentamento da avifauna em função dos ruídos gerados pelas aeronaves). Como já se afirmou no referido parecer e aqui novamente se resume, a temporalidade em questão é a condição de toda a atividade, o que não impede de causar 28 impactos ambientais operacionais no meio ambiente. Por sua vez, a afirmação da baixa utilização do aeroporto contradiz o EIA, que indica incremento de 3000% em sua utilização. Além disso, a rota estabelecida para voar até a sonda não era utilizada anteriormente e, portanto, se daria em uma paisagem acústica pouco alterada." (Grifo nosso)

Observa-se que avaliação do Ibama não fundamenta-se no limite operacional do aeródromo do Oiapoque-AP, tampouco em sua localização, mas na intensificação do fluxo de aeronaves decorrente **exclusivamente** da atividade objeto de licenciamento ambiental, no caso, a perfuração marítima no bloco FZA-M-59.

Conforme será melhor detalhado em quesito a seguir, a avaliação dos impactos sobre estruturas já existentes é parte inerente do processo de licenciamento ambiental e, em momento algum, conflitando com o licenciamento desses equipamentos, sejam eles aeroportos, portos, rodovias, ferrovias, etc.

- **O IBAMA poderia citar casos concretos em que a intensificação do tráfego aéreo ou viário tenha sido objeto de análise pelo licenciamento ambiental em outros empreendimentos correlatos?**

Resposta: Na própria atividade de exploração e produção de petróleo e gás offshore a avaliação de impacto do tráfego das aeronaves compõe o processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos, havendo projetos de monitoramento específico para isso, conforme exemplos abaixo:

- Karoon, Sistema de Desenvolvimento da Produção de Petróleo do Campo de Baúna, Bacia de Santos. LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 1587/2020 - 1ª RETIFICAÇÃO (SEI 13083323) - 2.11. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29;
- Total, Desenvolvimento da Produção e Escoamento de Petróleo do Campo de Lapa - Área NE - Bacia de Santos. Licença de Operação (LO) Nº 1416/2017 - Renovação (SEI 14221508) 2.20. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29.
- PETRORIO, Sistema de Produção e Escoamento de Petróleo - Campo de Polvo - Bacia de Campos. LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 625/2007 - 2ª RENOVAÇÃO - 1ª RETIFICAÇÃO (SEI 13083391). 2.13. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29;
- EQUINOR, Sistema de Produção e Escoamento de Petróleo e Gás Natural do Campo de Peregrino, na Bacia de Campos. LICENÇA DE OPERAÇÃO (LO) Nº 1016/2011 - 1ª RETIFICAÇÃO (SEI 13083418) - 2.9. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29
- PERENCO, Sistema de Produção de Petróleo e Gás Natural do Polo Pargo – Campos de Pargo, Vermelho e Carapeba, Bacia de Campos. LICENÇA DE OPERAÇÃO (LO) Nº 1535/2019 - 1ª RETIFICAÇÃO (SEI 13083490) - 2.23. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29.
- SHELL, Atividades de Operação do FPSO Espírito Santo. LICENÇA DE OPERAÇÃO (LO) Nº 847/2009 - 1ª RETIFICAÇÃO (SEI 13083458) - 2.17. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29.
- TRIDENT, Polo Pampo e Enchova, Bacia de Campos. Licença de Operação (LO) Nº 1572/2020 - 1ª Retificação (SEI 13860000) - 2.17. Implementar o Projeto de Monitoramento do Tráfego de Aeronaves (PMTA) em conformidade com o Programa Macrorregional de Caracterização do Tráfego de Aeronaves (PMCTA), nos termos aprovados no Processo IBAMA nº 02001.023027/2021-29.

A própria Petrobras executa projeto específico para monitoramento do tráfego de suas aeronaves envolvidas nas atividades de produção em suas diversas licenças nas bacias de Campos, Santos e Espírito Santo.

Vale destacar que o que vem sendo discutido no licenciamento ambiental da perfuração marítima do bloco FZA-M-59 sequer é um projeto estruturado e contínuo de monitoramento, conforme os exemplos acima citados. Isso devido ao reconhecimento da característica temporária do empreendimento em discussão, diferente dos sistemas de produção objetos das licenças acima citadas, que já se referem a atividades de longa duração.

Tal distinção demonstra, de maneira clara, o princípio da razoabilidade empregado pelo Ibama na condução do processo, exigindo avaliações e medidas compatíveis com as suas características específicas.

- **O IBAMA poderia citar exemplos concretos em que outras empreendedoras tiveram que atender a determinações semelhantes?**

Resposta: A avaliação dos impactos sobre estruturas já existentes é parte inerente do processo de licenciamento ambiental e, em momento algum, conflitando com o licenciamento desses equipamentos, sejam eles aeroportos, portos, rodovias, ferrovias, etc.

Tal avaliação encontra-se absolutamente convergente com o estabelecido na Resolução Conama nº 1 de 1986, que, em seu Artigo 6º indica que o **conteúdo mínimo** do Estudo de Impacto Ambiental deve contemplar, dentre outros pontos, *“Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais”*.

A título de exemplo, cito os licenciamentos ambientais de empreendimentos portuários, onde o aumento do fluxo de caminhões sobre as vias existentes é impacto dos mais críticos que compõe a avaliação de impactos da atividade.

A própria matriz de referência de empreendimentos portuários (https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/notas/2021/ibama-abre-consulta-publica-sobre-o-guia-de-avaliacao-de-impacto-ambiental-relacao-causal-de-referencia-de-porto-organizado-e-terminal-de-uso-privado-tup/20211130_Guia_de_AIA_Relacao_Causal_Portos_e_TUP.pdf) já traz o encadeamento Atividade-Aspecto-Impacto registrado, para avaliação ao longo da elaboração do Estudo Ambiental, conforme ilustrado abaixo:

Trânsito de veículos leves e pesados na área terrestre	Emissão de luminosidade	Incômodo à população
	Emissões atmosféricas e geração de odores	Deterioração da qualidade do ar
		Incômodo à população
		Prejuízos à saúde
	Fluxo de veículos leves e pesados	Atropelamento de fauna
		Aumento da pressão sobre a mobilidade
		Destruição de ninhos de tartaruga na faixa de areia
		Deterioração da infraestrutura viária e acessos
		Incômodo à população
	Geração de ruídos e vibrações	Alteração do comportamento da fauna
		Danificação de estruturas ou bens materiais
		Fuga da fauna
		Incômodo à população
		Prejuízos à saúde
	Interação de colaboradores com a população local (tempo de espera)	Aumento da criminalidade
		Aumento da exploração sexual infanto-juvenil
		Aumento da incidência de doenças transmissíveis
		Incômodo à população

Desta forma, o estabelecimento de medidas de monitoramento e mitigação de impactos do tráfego de veículos decorrentes da utilização do Porto ou Terminal Portuário é condicionante comum nas licenças ambientais emitidas, conforme pode ser observado nos exemplos abaixo descritos:

- Porto Organizado de Paranaguá - 02001.007338/2004-40 - Licença de Operação (LO) Nº 1173/2013 - 1ª Renovação - 1ª Retificação (SEI 16705352) - 2.13. Executar Programa de Gerenciamento de Tráfego;
- Terminal de Contêineres de Paranaguá –TCP - 02001.003663/2013-24- Licença de Operação (LO) Nº 1356/2016 - 1ª Renovação - 1ª Retificação (SEI 13916440) - 2.18 Executar o Programa Gerenciamento de Tráfego de Veículos;

- Porto Organizado de Santos - 02001.001530/2004-22 - Licença de Operação (LO) nº 1382/2017 - Renovação (SEI nº 13329934) - 2.19 Executar Programa de Mitigação das Interferências Viárias
- Porto de Itapoá - 02001.005184/98-14 - Licença de Operação (LO) nº 1030/2011 - 2ª renovação - 9ª retificação (sei 18052489) - 2.17 Executar o Programa de Gerenciamento do Tráfego de Veículos de Carga
- Complexo Porto Central - 02001.006386/2011-40 - Licença de Instalação (LI) Nº 1436/2023 (15716508) - 2.37. Executar Programa de Mitigação das Interferências no Sistema Viário.
- Porto Organizado de Rio Grande – PORG - 02023.002079/96-78 – Licença de Operação nº 03/1997, terceira renovação - 2.24 Executar Programa de Gerenciamento de Tráfego de modo contínuo. Deverão ser apresentadas ações de mitigação, com as especificações dos responsáveis técnicos e cronograma de atividades.

Observa-se que, independentemente do caráter do empreendimento (público ou privado) ou da região do país, a verificação da intensificação do fluxo de veículos é elemento crucial da avaliação de impactos ambientais, sem, em momento algum, questionar ou interferir nos processos de licenciamento específico das vias.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas respostas aos quesitos apresentados no item anterior, observa-se que em momento algum o Ibama interferiu, ou mesmo teve a intenção de o fazer, no processo de licenciamento ambiental do aeroporto de Oiapoque-AP, licenciado pela Secretaria de Meio Ambiente do Estado do Amapá. Nenhuma ação foi tomada pelo Órgão Federal de Meio Ambiente nesse sentido.

Contudo, conforme também caracterizado, o Ibama executou a sua obrigação de exigir a avaliação dos impactos ambientais relacionados **exclusivamente** ao objeto do requerimento de licença, no caso, a perfuração marítima do bloco FZA-M-59, bem como exigir medidas mitigadoras para o impacto identificado.

Também é equivocada a afirmação de utilização da Portaria Interministerial 60 pelo Ibama. Conforme observa-se claramente na Informação Técnica nº 121/2023-Coexp/CGMac/Dilic (SEI 17166245) e no OFÍCIO Nº 469/2023/COEXP/CGMAC/DILIC (SEI 17081777), em momento algum o Ibama enquadrou a consulta à Funai no rito estabelecido pela Portaria Interministerial 60, de 24 de março de 2015.

Diante de todo o exposto, o Ibama entende que inexistente a controvérsia jurídica apontada, seja em relação a aplicação da Portaria Interministerial 60, seja sobre eventual interferência indevida no processo de licenciamento ambiental do aeródromo do Oiapoque-AP.



Documento assinado eletronicamente por **ITAGYBA ALVARENGA NETO, Coordenador-Geral**, em 12/06/2024, às 15:44, 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 **IVAN WERNECK SANCHEZ BASSERES, Coordenador**, em 12/06/2024, às 17:00, 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 **CLAUDIA JEANNE DA SILVA BARROS, Diretora**, em 12/06/2024, às 18:49, 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 **19554976** e o código CRC **53416F33**.
