

**Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis**

DIRETORIA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

COORDENAÇÃO-GERAL DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS MARINHOS E COSTEIROS

**Manifestação Técnica nº 2/2025-CGMac/Dilic**

Número do Processo: 02001.006256/2025-11

Interessado: PETROLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS

Brasília/DF, na data da assinatura digital.

**1. INTRODUÇÃO**

Reportamo-nos ao processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima no bloco FZA-M-59, de interesse da Petrobras.

Em atenção aos Despachos nº 21493707/2024-Gabin, nº 21508385/2024-Dilic e nº 21520127/2024-CGMac/Dilic, foi elaborado o Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic (22517261). Nele, são analisadas as informações apresentadas pela Petrobras por meio da Carta DPBR-2024-13341 (21314028 e anexos), referentes ao Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada (PPAF), no contexto do recurso administrativo interposto em face do indeferimento da Licença de Operação do empreendimento.

A presente manifestação técnica tem por objetivo contribuir para adequada avaliação do Ibama quanto as alternativas de encaminhamentos possíveis para a tramitação do presente processo de licenciamento ambiental.

**2. CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

O Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic, ao avaliar a nova proposta de PPAF apresentada, apresenta a seguinte conclusão:

**CONCLUSÃO**

*Conforme exposto no Item "3. Análise", a revisão 06 do Plano de Proteção à Fauna (PPAF), encaminhada pela Carta SMS DPBR-2024-13341, não apresentou solução compatível para as questões levantadas no Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic, que sugeriu o indeferimento da licença ambiental e o arquivamento deste processo de licenciamento ambiental, ratificada pelo Parecer Técnico nº 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic, que analisou o recurso administrativo referente ao indeferimento do pedido de Licença de Operação.*

*A análise da última versão do Plano Proteção à Fauna, integrante do Plano de Emergência Individual do empreendimento, constatou que não foram apresentadas novidades técnicas significativas em relação à versão anterior. Fora evidenciado que o PPAF não apresenta possibilidade de resgate de inúmeros grupos e espécies da megafauna, incluindo aquelas ameaçadas de extinção. Mesmo para os grupos possíveis de serem resgatados, não foram apresentadas técnicas viáveis de captura no ambiente offshore, especialmente considerando as condições meteoceanográficas predominantes na região. Estas, aliadas às características morfológicas da costa do Amapá, tornam os tempos e condições de transporte incompatíveis com os preconizados no Manual de Boas Práticas - Manejo de fauna atingida por óleo, mesmo nos casos excepcionais previstos, nos quais o Plano proposto opera, o que em termos práticos representa uma remota possibilidade de resgate e reabilitação bem sucedidos da fauna atingida.*

*Desta forma, em caso de vazamento, indivíduos de diversas espécies estariam sujeitos aos efeitos*

*deletérios da contaminação por óleo, que pode levar à morte, representando a perda maciça de biodiversidade na região, o que se configura como especialmente crítico tendo em vista a expressiva diversidade da vida marinha e a alta sensibilidade ambiental dos ecossistemas que viriam a ser impactados.*

*Acrescenta-se ainda que, apesar da decisão jurídica alcançada pela empresa através do Parecer n. 00019/2024/CONSUNIAO/CGU/AGU, do ponto de vista técnico, permanece a constatação de impactos não avaliados e sem medidas mitigadoras fundamentadas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA), em desacordo com a Resolução CONAMA nº 1 de 1986. Como exposto, a decisão jurídica impõe uma contradição com toda a prática de licenciamento ambiental no país e com o próprio EIA elaborado pelo empreendedor, uma vez que o mesmo considera os impactos das aeronaves sobre a avifauna como intrínsecos da atividade de perfuração, mas quando as mesmas aeronaves impactam comunidades indígenas, são considerados exclusivos do aeródromo de Oiapoque.*

*Destaca-se que a decisão jurídica não tem o poder de eliminar na realidade os impactos sobre as comunidades indígenas, caso o empreendimento venha a ocorrer. A decisão apenas impede a oportunidade de serem estabelecidas, em processo dialógico entre Ibama, Funai, empresa e partes interessadas, medidas que possibilitem mitigar ou até mesmo evitar tais impactos, resultando na maior exposição dos povos indígenas aos efeitos negativos do empreendimento.*

*Portanto, em observação às normativas e aos critérios técnicos que competem a esta equipe, entende-se que não foram apresentadas soluções para as problemáticas evidenciadas nos Pareceres Técnicos nº 128/2023 e 223/2024-Coexp/CGMac/Dilic e que, conseqüentemente, permitissem a aprovação conceitual do Plano Proteção à Fauna apresentado. Logo, entende-se não ser viável o início do planejamento para realização da Avaliação Pré-Operacional - APO, uma vez que seu objetivo é avaliar a operacionalidade do Plano de Emergência Individual Conceitual, que inclui o PPAF, quando esses se apresentam satisfatoriamente concebidos e detalhados em planos teóricos, com robustez condizente com a sensibilidade ambiental em que se insere o empreendimento, bem como os padrões técnicos e normativos estabelecidos.*

*Em conclusão, considerando a etapa recursal na qual o processo se encontra, entende-se não haver elementos que permitam a revisão da sugestão de indeferimento da licença ambiental e do arquivamento deste processo de licenciamento ambiental, sendo esta a recomendação de encaminhamento dessa equipe técnica.*

Antes de iniciar as considerações específicas sobre as avaliações e consequente conclusão acima, entende-se como necessário um resgate de etapas pretéritas do presente processo de licenciamento ambiental, para demonstrar o avanço deste nos últimos anos. Considerando que o foco central da avaliação em curso refere-se à estrutura de resposta a emergência, serão destacadas etapas diretamente relacionadas a ela.

## 2.1. BREVE HISTÓRICO RECENTE

- O Parecer Técnico nº 159/2021-COEXP/CGMAC/DILIC (10089607) registra que “O EIA da atividade foi analisado por meio dos Pareceres Técnicos nº 106/2017-COEXP/CGMAC/DILIC (1128781), 176/2018-COEXP/CGMAC/DILIC (3282273) e 11/2019-COEXP/CGMAC/DILIC (4149195). Este último, emitido em janeiro de 2019, atestava o atendimento de praticamente todos os itens do EIA, exceto o Plano de Emergência Individual (PEI), que dependia da realização de uma Avaliação Pré-Operacional (APO), devido à grande sensibilidade da área e à situação de risco transfronteiriço. Registre-se que a solicitação de realização de APO já constava do Parecer Técnico nº 106/2017”. O mesmo Parecer Técnico 159/2021 subsidiou consulta da DILIC à PFE quanto à “proposta de segregação do processo em duas etapas e emissão de uma Licença Prévia.”

- O Parecer Técnico nº 53/2023-Coexp/CGMac/Dilic (14897464) indicou que a estrutura de resposta a emergências apresentada pela empresa atendia de forma conceitual às normativas brasileiras vigentes, porém fez questionamentos com relação ao atendimento à fauna oleada.

- O Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466), ao analisar as complementações apresentadas pela Petrobras em relação à modelagem numérica indica que “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”. O parecer ainda destaca que “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”.

- O mesmo Parecer Técnico nº 128/2023-Coexp/CGMac/Dilic (15533466) conclui manifestando-se pelo indeferimento da licença requerida, fundamentalmente pela não aprovação do PPAF e da existência de impactos não devidamente avaliados e com propostas de mitigação (sobrevoo de aeronave sobre aldeias indígenas).

### 3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O PARECER TÉCNICO Nº 39/2025-COEXP/CGMAC/DILIC

Feitos os registros pontuais acima, iniciamos as considerações que julgamos importantes de serem somadas ao Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic (22517261), para tomada de decisão das instâncias competentes do Ibama.

Inicialmente, observa-se que o processo de licenciamento ambiental em tela teve sua tramitação regular, seguindo a priorização pactuada com as operadoras, que não previam atividades simultâneas na bacia da Foz do Amazonas. Portanto, a movimentação do processo do bloco FZA-M-59 teve sua tramitação dinamizada após 2018, depois da conclusão pelo Ibama do licenciamento de interesse de outra empresa na mesma bacia sedimentar.

Observa-se que o processo de licenciamento atingiu elevado nível de maturidade, conforme evidenciado no momento que a DILIC formaliza à PFE/IBAMA consulta quanto à possibilidade de, excepcionalmente, emitir uma Licença Prévia (LP) específica para o empreendimento e, após aprovação final do PEI, com realização bem sucedida de uma APO, emissão de uma LO para atividade.

Tal encaminhamento só se justifica pelo entendimento de que não se vislumbrava uma inviabilidade ambiental para o empreendimento, mas sim a necessidade de ajustes no projeto, mais especificamente no PEI, para a sua aprovação final. Esse, inclusive, é o principal fundamento para a proposta de faseamento da emissão de licença.

Entrando especificamente no cerne da questão em debate, a necessidade de aprovação do PPAF e consequente aprovação conceitual do PEI proposto, algumas ponderações são necessárias.

A exigência de um Plano de Emergência Individual (PEI) para atividades licenciadas e executadas em águas jurisdicionais brasileiras é estabelecida pela [Lei nº 9966/2000, de 28 de abril de 2000](#), através de seu Artigo 7º *“Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente”*.

A mesma Lei traz a seguinte definição para Plano de Emergência: *“conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas”*.

Importante destacar, ainda, o disposto em seu Artigo 6º: *“As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão elaborar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes”*.

Sobre a análise e gerenciamento dos riscos das atividades licenciadas, entende-se como necessário um aprofundamento em suas definições, objetivos e aplicações, para uma compreensão mais adequada do processo de licenciamento ambiental da atividade de perfuração marítima.

O objetivo da análise e gerenciamento de riscos ambientais na perfuração marítima de poços de petróleo é identificar, avaliar e mitigar os impactos ambientais potenciais associados a essa atividade. Isso inclui:

- **Identificação de Riscos:** Mapear os riscos ambientais, como vazamentos de óleo, derramamento de produtos químicos, e impactos na fauna e flora marinha.
- **Avaliação de Riscos:** Analisar a probabilidade e a severidade dos riscos identificados, utilizando técnicas como a Análise Preliminar de Riscos (APR) e outras metodologias específicas.

- **Mitigação de Riscos:** Implementar medidas preventivas e corretivas para minimizar os impactos ambientais, como o uso de tecnologias avançadas de contenção e resposta a derramamentos.
- **Conformidade Legal:** Garantir que todas as operações estejam em conformidade com as regulamentações ambientais e de segurança, protegendo tanto o meio ambiente quanto os trabalhadores.
- **Monitoramento Contínuo:** Realizar monitoramento contínuo das operações para detectar e responder rapidamente a qualquer incidente ambiental.

Essas práticas são essenciais para proteger o meio ambiente marinho e garantir a sustentabilidade das operações de perfuração de petróleo.

O Ibama, nos processos de licenciamento de atividades de E&P de petróleo e gás *offshore*, possui reconhecida competência na avaliação dos riscos ambientais envolvidos, bem como em seus planos de gerenciamento. Trata-se de prática absolutamente consolidada em seus processos.

Observa-se, portanto, que o objetivo central da análise e gerenciamento de riscos é prevenir a ocorrência de incidentes e consequente poluição do ambiental.

Nesse sentido, deve-se destacar que a tanto a análise quanto o plano de gerenciamento de riscos para atividade de perfuração marítima do empreendimento em tela se encontram aprovados pela equipe técnica. Portanto, a atividade encontra-se dentro dos parâmetros aceitáveis de risco para execução.

Destaca-se, ainda, que outro pilar do licenciamento ambiental no país é a avaliação de impactos ambientais.

No Brasil, a legislação que estabelece a avaliação de impactos ambientais como base para o licenciamento ambiental é a [Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981](#), que institui a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA). Esta lei define a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) como um dos instrumentos para identificar, mitigar e avaliar os potenciais impactos socioambientais de obras, atividades ou projetos de significativo impacto ambiental.

Além disso, a [Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997](#), complementa os procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental, detalhando as etapas e requisitos para a realização da AIA.

Mais uma vez, deve-se destacar que a avaliação de impactos ambientais do empreendimento encontra-se quase que integralmente aprovada, excetuando-se o impacto do tráfego das aeronaves sobre populações indígenas, objeto de divergência entre Ibama e MME, sobre o qual a AGU posicionou-se favorável ao Ministério.

Portanto, com exceção do impasse em relação aos impactos sobre populações indígenas, também não se observa a definição de inviabilidade ambiental do empreendimento em relação aos seus impactos.

Assim, verifica-se que resta em discussão a aprovação de Plano de Emergência Individual (PEI) como etapa para uma eventual emissão de licença para atividade.

Observa-se que a estrutura de resposta *offshore* já se encontra conceitualmente aprovada pelo Ibama, restando em discussão o Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada (PPAF).

O PPAF é o foco central da análise do Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic, cuja conclusão já foi reproduzida anteriormente na presente Manifestação Técnica.

Da leitura do Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic, constata-se que já não há maiores questionamentos quanto ao dimensionamento da resposta e recursos envolvidos, mas sim dúvidas quanto a exequibilidade do plano proposto frente às desafiadoras características ambientais e logísticas da região. Tal preocupação é registrada inúmeras vezes, conforme trechos destacados a seguir:

*“as condições meteocenográficas da região representam um grande desafio à execução de atividades de proteção, resgate e transporte de fauna”*

*“Conforme já salientado, a região que a Petrobras pretende explorar também não encontra similaridade com nenhuma outra bacia produtora do país em termos de riqueza e sensibilidade socioambiental, além de não contar com a infraestrutura e acessibilidade a recursos disponíveis em áreas de atividade consolidada, nas quais toda a cadeia da indústria de óleo e gás está bem estabelecida. Não à toa, a Bacia da Foz do Amazonas e boa parte da Margem Equatorial são chamadas de “nova fronteira”, termo autoexplicativo. Nesse contexto, entende-se tratar de um*

*empreendimento sem precedentes, de modo que é natural que a estrutura de emergência e atendimento à fauna em caso de vazamento de óleo também seja, obrigatoriamente, sem precedentes.”*

*“Ademais, também prevê o Manual que, quando a recepção dos animais se dá em instalação móvel, como as embarcações propostas pela Petrobras, “estes devem ser transferidos no prazo máximo de 24 horas do recebimento, para centros ou instalações, independente da quantidade de animais”. Nos Pareceres Técnicos anteriores, o Ibama apontou diversos fatores que podem impactar no tempo de transporte dos animais, questionando a real capacidade do Plano proposto em atender tal prazo”*

*“Diante disso, restam as opções de transporte marítimo. O deslocamento até o porto de Belém foi a estratégia principal apresentada pela Petrobras nas versões iniciais do PPAF, porém o elevado tempo do trajeto, entre 22 e 31 horas, utilizando a embarcação rápida, somente permitiria atendimento ao prazo de 24 horas estabelecido pelo Manual em condições ótimas de clima e navegação, o que é questionável, pois representa uma exceção na região como apontado anteriormente. Como alternativa, a Petrobras propôs a implementação da Unidade de Estabilização e Despetrolização do Oiapoque - UED-OIA, que se encontra em construção, com o objetivo de reduzir o tempo de deslocamento.”*

*“O transporte dos animais até a UED-OIA também envolve desafios logísticos e é extremamente dependente das condições meteorológicas. Conforme previsto no Plano, o deslocamento a partir do local de resgate do animal seria realizado pela embarcação rápida dedicada offshore, que pode navegar até 20 nós. Essa embarcação se deslocaria até a foz do rio Oiapoque, o que levaria, no melhor cenário, cinco horas. Destaca-se que, na Tabela III.6.1.7-2 do PPAF que apresenta os tempos totais estimados de transporte desde o resgate até a UED-OIA, são considerados três cenários de deslocamento até a foz do rio Oiapoque: (i) resgate próximo à sonda; (ii) resgate na fronteira com a Guiana Francesa e; (iii) resgate a 80 milhas náuticas da sonda, em território da Guiana Francesa.”*

*“Outro fator que pode influenciar o tempo apresentado é a necessidade de transbordo entre as embarcações, caso o resgate seja realizado pela outra embarcação, que se desloca até 10 nós e conta com equipe maior, o que indica que será prioritária para as ações de resgate. A necessidade de transbordos na estratégia apresentada foi apontada diversas vezes como uma limitação, no Parecer Técnico nº 223/2024, tendo a Petrobras afirmado, no documento de resposta ao Parecer, que “as ações de transbordo serão realizadas em período operacional com luz natural”. Tal postura é compreensível do ponto de vista da segurança das operações, dos profissionais e dos animais envolvidos, porém impõe consideráveis limitações à estratégia. Caso as condições climáticas e oceanográficas impeçam o transbordo de um animal resgatado durante o dia, todo o período noturno deverá ser contabilizado no tempo de atendimento.”*

*“O mesmo vale para o transbordo seguinte, da embarcação offshore para a nearshore, a ser realizado na região da foz do rio Oiapoque. Devido à baixa profundidade da área, as embarcações offshore não podem navegar na foz e no interior do rio, sendo necessário o transbordo entre as embarcações para a continuidade do deslocamento até o píer de Oiapoque. Reitera-se que esse transbordo também envolve riscos e depende de condições climáticas e oceanográficas adequadas, com destaque para a variação das marés na região costeira, além da disponibilidade de luz natural, o que também pode resultar no aumento do tempo de deslocamento. Adicionalmente, conforme previsto no Plano, as embarcações nearshore também estarão dedicadas ao monitoramento e manejo de fauna da região costeira e podem estar distantes do ponto de transbordo quando acionadas para realizar o transporte.”*

*“Vencidas essas etapas, o tempo estimado de deslocamento da foz do rio Oiapoque até o píer é de cinco horas, em embarcações do tipo “voadeira” ou “catraia”, dedicadas. Entende-se que pode haver influência do volume e direção da vazão do rio Oiapoque no tempo de deslocamento, além da necessidade de regular a velocidade da embarcação, considerando o conforto do animal, conforme destacado para as embarcações offshore. “*

*“Para além das questões relacionadas ao tempo de deslocamento, há dúvidas acerca da própria capacidade de resgate dos animais. Não se tratam aqui de incertezas relacionadas à capacidade técnica da equipe especializada, mas novamente quanto à viabilidade da execução dos resgates.*

*Como reconhecido pelos próprios especialistas, há vários desafios e restrições às ações de resgate e atendimento à fauna realizadas em ambiente offshore. Chilvers & Ruoppolo (2023) compilam vários deles. Destacam-se, aqui, riscos adicionais relacionados à saúde e segurança e maior consideração das condições ambientais e de mar. A Bacia da Foz do Amazonas, reforça-se, possui características meteoceanográficas ainda mais severas que aquelas encontradas nas Bacias de Campos ou Santos, impondo limitações ainda maiores ao sucesso das atividades planejadas.”*

*“Dadas as características do litoral da região, com poucas faixas de praia, grande amplitude de marés, abundância de manguezais e áreas alagadiças, não há previsão de estratégias de monitoramento e resgate a serem realizadas nessa área, sendo o foco do PPAF as atividades offshore, justamente as menos eficientes e de maior complexidade de execução. Reitera-se, ainda, que as estratégias offshore propostas no Plano operam no limiar das exceções do Manual de Boas Práticas. Portanto, pretende-se adotar estratégias aceitas somente em casos excepcionais, o que não se configura como boa prática em se tratando de ações planejadas após a publicação das orientações oficiais, com o agravante de haver grande incerteza acerca do cumprimento de tais condições.”*

Todos os trechos destacados acima refletem as dúvidas da equipe técnica do Ibama quanto a real possibilidade de execução do plano proposto, tanto pelas características ambientais da região quanto pela condição limítrofe da estratégia proposta em relação ao Manual de Boas Práticas.

São absolutamente legítimas as preocupações técnicas quanto à exequibilidade do PPAF apresentado pela Petrobras. Preocupação esta que foi cerne do indeferimento da Licença em 2023. De lá para cá, importantes aprimoramentos foram incorporados ao Plano pela empresa, que inicialmente contava com o centro de reabilitação de Belém/PA como principal instalação de reabilitação de fauna, a uma distância que varia de 22 a 31 horas da locação.

O novo PPAF passa a prever, adicionalmente, a construção de um centro de fauna em Oiapoque/AP, reduzindo significativamente os tempos previstos para transporte de fauna oleada entre o resgate e a reabilitação, que passam a variar de 10 a 12 horas, de modo a enquadrá-los nos tempos estabelecidos no Manual de Boas Práticas. Além disso, foram também incorporados uma unidade em Vila Velha do Cassiporé/AP, diversas embarcações de monitoramento e resgate, além da possibilidade de resgate aéreo, a partir da sonda de perfuração. Pode-se afirmar, portanto, que o PPAF atual é substancialmente mais robusto do que aquele proposto quando da decisão de indeferimento.

Nota-se, no PPAF da empresa, que o transporte dos animais até a base será feito em condições de estabilização, conforme previsto no manual de boas práticas para resgates offshore maiores que 6 horas. Neste caso, mesmo que haja uma demora maior no deslocamento, os animais estarão em estabilização e sob supervisão de veterinário, suprimindo o disposto para a etapa de recepção (estabilização). Tal proposta mitiga o stress do transporte e possibilita maior segurança nesta operação.

Deve-se ter em mente ainda que a operação de transporte até a base tem tempo total dentro do limite previsto no manual, que estabelece 24 horas de prazo de transporte da recepção até o centro de reabilitação. Desta forma, parece claro na resposta da empresa que foi proposta uma estrutura que, ao oferecer estabilização durante o transporte, se adequa ao proposto no manual de boas práticas, no quesito tempo de recepção e transporte.

O cumprimento do disposto no PPAF, ou no PEI como um todo, pode, entretanto, em qualquer bacia marinha, ser impactado por condições meteorológicas adversas, bem como pelo período noturno, sendo que este fato não tem sido motivo de negação de licenças pelo Ibama, exceto quando o óleo derramado possa impactar os ecossistemas sensíveis da costa.

Mesmo a inviabilização de determinadas operações no período noturno (resgate e transbordo, por exemplo) não necessariamente compromete o atendimento pela empresa do tempo de resgate estabelecido no Manual. E nos casos excepcionais, em que tais condições levem a uma superação do tempo estabelecido, algo que de fato merece o alerta da equipe técnica, trata-se de questão de salvaguarda da vida humana, frente à qual o resgate a fauna deve dar lugar, sem que disto decorra justificativa para a não aprovação do Plano.

Observa-se assim, que o PPAF avaliado pelo Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic apresenta significativa evolução em relação ao projeto que fundamentou a manifestação pelo indeferimento de licença em maio de 2023.

Ainda quanto ao fato de que as condições meteoceanográficas são desafiadoras na bacia da Foz do

Amazonas, há que se considerar que a capacidade da Petrobras operacionalizar o PPAF em tais condições é justamente o que uma Avaliação Pré-Operacional (APO) se propõe a verificar.

Frente a tal cenário, é razoável concluir que a melhor forma de aferir a possibilidade de execução do PPAF proposto seria através da realização de um exercício simulado, no caso, uma APO.

Na APO, seria possível observar como toda a estrutura de resposta se comportaria frente aos desafios ambientais e logísticos da região e possibilitar uma tomada de decisão mais consistente por este instituto. Portanto, entende-se como alternativa razoável a aprovação conceitual da REV 06 do PPAF apresentado, com indicação de execução da APO, para adequada avaliação quanto a exequibilidade do plano proposto.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, imperativo salientar que, para além da avaliação quanto a efetividade do PPAF proposto, que é o centro da presente Manifestação Técnica, há outros aspectos fundamentais a serem observados, para um cenário possível de desenvolvimento de uma nova cadeia de produtiva na região.

Nesse sentido, observo a existência de impactos ambientais não previstos no Estudo de Impacto Ambiental - EIA, relacionados ao ruído provocado pelas aeronaves em Terras Indígenas no município de Oiapoque/AP.

A manifestação da Advocacia-Geral da União – AGU veta que o Ibama considere tais impactos para a tomada de decisão quanto a viabilidade para atividade proposta. No entendimento desta CGMAC/DILIC, tal posicionamento é crítico e deve ser objeto de discussão posterior, para possível revisão.

Outro aspecto crucial, ainda que não abordado especificamente no Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic, mas já citado em diversas oportunidades pela equipe técnica do Ibama, é a necessidade de realização das Avaliações Ambientais de Área Sedimentar – AAAS para as bacias exploratórias brasileiras, conforme previsto na [Portaria Interministerial MME-MMA nº 198/2012](#).

Sua ausência, ainda que não impeditiva para a concessão de licenças ambientais, traz complexidade adicional para a condução do licenciamento, sobretudo em áreas pioneiras e de altíssima sensibilidade, como é o caso da Bacia da Foz do Amazonas.

Nesse sentido, é fundamental que o Estado Brasileiro, sobretudo o Ministério de Minas e Energia, direcione esforços para a viabilização dos referidos estudos, principalmente para as regiões de nova fronteira exploratória.

#### 5. CONCLUSÃO E PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

Diante das ponderações apresentadas, em relação ao Parecer Técnico nº 39/2025-Coexp/CGMac/Dilic, entende-se como alternativa plausível considerar o Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada – PPAF conceitualmente aprovado, sendo necessário, para aprovação final do Plano de Emergência Individual – PEI, a realização bem-sucedida de uma Avaliação Pré-Operacional.

Submetemos, portanto, a presente Manifestação Técnica à apreciação superior e deliberação.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **ITAGYBA ALVARENGA NETO, Coordenador-Geral**, em 19/05/2025, às 17:39, 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 **LICEROS ALVES DOS REIS, Diretor Substituto**, em 19/05/2025, às 17:42, 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 **23384369** e o código CRC **12256822**.