

## II.2. CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

### C) ASPECTOS AMBIENTAIS

*Solicitação/Questionamento 1: “A empresa alegou que, dentro do item análise de riscos, foi avaliado o cenário acidental relacionado ao vazamento de óleo diesel devido à perda de estabilidade e consequente afundamento das embarcações de apoio, e que os locais para a ocorrência deste cenário são ao lado do navio-sonda ou na base de apoio marítimo, devido à movimentação de carga no convés da embarcação de apoio e as manobras de abordagem. Argumentou ainda que não se justifica um cenário de modelagem para o trajeto das embarcações de apoio, em função do nível operacional de segurança a ser adotado, de não ter sido encontrado históricos de acidentes com embarcações de suporte ao petróleo na região com vazamento de óleo na rota a ser utilizada pela Total E&P do Brasil. Inicialmente, destaca-se que o cenário acidental deve ser tratado não apenas sob o ponto de vista da análise de riscos, mas também durante a avaliação de impactos ambientais, efetivos ou potenciais. Embora o afundamento de embarcações de apoio não seja esperado na operação normal do empreendimento, não se pode descartar a possibilidade da ocorrência de eventos acidentais envolvendo tais embarcações em qualquer ponto de sua rota. Cita-se como exemplo o afundamento, no dia 12.8.2013, do navio Ramco Crusader a cerca de 45 km da costa do município de Beberibe - CE. A embarcação prestava apoio à sonda SS-75 durante atividade de perfuração de poços no bloco BM-POT-17 (Bacia Potiguar), executada pela empresa Petrobras, a cerca de 84 km da costa do Estado do Ceará. Portanto, deixar de identificar tais cenários acidentais e esclarecer adequadamente a extensão dos impactos potencialmente causados é inaceitável, conforme estabelecido no Artigo 82 do Decreto 6.514/2008. Reitera-se, portanto, a necessidade de revisão do texto.*

*Em virtude do resultado da modelagem de óleo solicitada através do Parecer Técnico 02022.000055/2017-43 UAL/IBAMA, considera-se este questionamento pendente até a aprovação do Item II.8, Sub-item "Modelagem de dispersão de poluentes na rota de embarcação".*

**Resposta/Comentário:** A empresa entende que este item permanece pendente até a aprovação do Item II.8, Sub-item "Modelagem de dispersão de poluentes na rota de embarcação", quando o texto final deverá ser revisado.

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

### B) UNIDADE MARÍTIMA DE PERFURAÇÃO

*Solicitação/Questionamento 3: “A empresa caso tenha interesse em manter a análise de viabilidade de perfuração simultânea é necessário que se apresente a segunda sonda, pois existe a necessidade de análise dos impactos e riscos ambientais das atividades em conjunto.”*

*“Cabe ainda ressaltar a necessidade de sanar as pendências da CADUMP da ENSCO DS-9.”*

**Resposta/Comentário:** A empresa informa que a possibilidade de utilizar uma segunda sonda, para uma atividade de perfuração simultânea, é extremamente remota e somente se vislumbra que pudesse ocorrer ao final da campanha exploratória. Ainda assim, tanto a avaliação de impactos quanto a análise de riscos apresentadas já contemplam, quando pertinente, o cenário de duas sondas operando simultaneamente.

Quanto às pendências sinalizadas no âmbito do CADUMP da unidade ENSCO DS-9, informa-se que essas foram tratadas no documento de resposta ao Parecer Técnico N° 51/2017, que apresentou a análise da revisão 02 do referido documento, encaminhado a esta CGMAC/IBAMA em 03/10/2017, através da Carta N° 0219-17 FdA-HSE. Há dois questionamentos ainda pendentes, relativos a documentos da UMP, que somente poderão ser atendidos após a chegada da unidade marítima ao Brasil. Tão logo disponíveis, os documentos serão providenciados e enviados a esta COEXP/IBAMA.

### CRONOGRAMA

A título de informação e atualização, estamos apresentando o planejamento atual da empresa, segundo o qual a TOTAL pretende iniciar sua campanha de perfuração no primeiro trimestre de 2019, havendo uma expectativa de duração de 90 a 120 dias, em média, para a perfuração de cada poço (duração total do programa exploratório de aproximadamente 23 meses).

A **Tabela II.2.2** apresenta o cronograma preliminar da atividade exploratória da empresa na Bacia da Foz do Amazonas.

**TABELA II.2.2 – Cronograma Preliminar da Atividade Exploratória nos Blocos FZA-M-57, FZA-M-86, FZA-M-88, FZA-M-125 e FZA-M-127**

|        |             | 2018 |    |             |    | 2019   |        |    |    | 2020   |        |    |    | 2021   |        |    |        |
|--------|-------------|------|----|-------------|----|--------|--------|----|----|--------|--------|----|----|--------|--------|----|--------|
|        |             | Q1   | Q2 | Q3          | Q4 | Q1     | Q2     | Q3 | Q4 | Q1     | Q2     | Q3 | Q4 | Q1     | Q2     | Q3 | Q4     |
| Blocos | Mobilização |      |    | Mobilização |    |        |        |    |    |        |        |    |    |        |        |    |        |
|        | FZA-M-57    |      |    |             |    | poço 1 |        |    |    | poço 4 | poço 5 |    |    |        |        |    | poço 9 |
|        | FZA-M-127   |      |    |             |    |        | poço 2 |    |    |        |        |    |    | poço 6 |        |    | poço 8 |
|        | FZA-M-88    |      |    |             |    |        |        |    |    | poço 3 |        |    |    |        | poço 7 |    |        |
|        | FZA-M-125   |      |    |             |    |        |        |    |    |        |        |    |    |        |        |    |        |
|        | FZA-M-86    |      |    |             |    |        |        |    |    |        |        |    |    |        |        |    |        |