

RESUMO EXECUTIVO

Atualmente, a utilização de gás natural, já denominado o combustível do futuro por ser ambientalmente mais limpo, mais barato e mais seguro - está sendo concebida como uma das principais formas para a produção de energia. Onde o Brasil vem destacando-se como grande consumidor deste energético, revelando a necessidade de ampliação da malha dutoviária para fornecimento às termelétricas, indústrias, comércio, residências e veículos.

Os investimentos no setor energético vêm crescendo continuamente e, neste cenário, a PETROBRAS desenvolveu uma modelagem de negócios para a expansão do sistema de transporte de gás natural, operado pela Transpetro. O objetivo é ampliar as malhas de gasodutos do Nordeste e do Sudeste do País para atender ao Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT), considerado de grande relevância para o desenvolvimento do mercado brasileiro de gás natural (http://www.anp.gov.br/gas/gas_projmalha.asp), destacando-se o projeto Gasene (Gasoduto de interligação entre as regiões Sudeste e Nordeste), do qual o trecho Cacimbas-Catu é o mais relevante de todo o traçado, por ser o mais extenso e também por viabilizar o transporte do gás natural da região Sudeste para a região Nordeste.

A PETROBRAS, visando atender a legislação vigente, contratou as empresas Consultoras Bourscheid S.A Engenharia e Meio Ambiente para a elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e das Medidas Mitigadoras e Compensatórias (Planos/Programas/Projetos de Controle e Monitoramento) e a ITSEMAP do Brasil para elaboração do Estudo de Análise de Risco, empresas especializadas nestes temas.

Para o desenvolvimento dos trabalhos, as empresas consultoras realizaram vistorias em conjunto com o Empreendedor e o Órgão Ambiental, procederam a levantamentos de dados secundários, contatos com órgãos oficiais federais, estaduais e municipais (dados e informações coletados em instituições públicas e privadas são fundamentais para o embasamento dos diagnósticos, permitindo a correta avaliação dos impactos e a proposição de medidas mitigadoras correspondentes nos programas ambientais), ao levantamento de dados primários, com levantamentos de reconhecimento do local das obras e realização de campanhas de campo. Nestas últimas, foram complementadas e checadas as informações até então originadas a partir de dados secundários, das vistorias aéreas e das informações de programas oficiais tanto públicos como privados.

Neste Estudo de Impacto Ambiental - EIA, os resultados estão detalhadamente apresentados com uma consolidação em forma de textos, quadros, gráficos e ilustrações, contando, para sua elaboração, com o apoio em fotografias aéreas, nas escalas 1:25.000 e 1:10.000 e imagens de satélite (LANDSAT 7,

fusão entre as banda multiespectral com 30m de resolução e pancromática com 15m de resolução e SPOT, fusão entre banda multiespectral com 10m de resolução e pancromática com resolução de 5m), de modo a se obter uma base integrada entre todos os componentes ambientais e sócio-econômicos, considerados e levantados no decorrer dos estudos e que são apresentados em mapas com diferentes escalas, conforme o tema abordado.

A seqüência de apresentação e a metodologia dos estudos, como se verá nos próximos capítulos deste documento, obedecem ao Termo de Referência específico, encaminhado pelo CGLIC/DILIQ/IBAMA a PETROBRAS por meio de Ofício em novembro de 2004 e observa (item I) e contempla/executa (itens de II a VII), portanto, a itemização mínima de:

- I. Disposições Gerais
 - I.1. Objetivos
 - I.2. Procedimentos para o Licenciamento
 - I.3. Abordagem Metodológica
 - I.4. Apresentação do EIA
 - I.5. Regulamentação Aplicável
- II. Critérios para a Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental
 - II.1. Identificação do Empreendimento e do Empreendedor
 - II.2. Caracterização do Empreendimento
 - II.3. Áreas de Influência do Empreendimento
 - II.4. Análise de Alternativas
 - II.5. Diagnóstico Ambiental
 - II.6. Identificação e Avaliação dos Impactos Ambientais
 - II.7. Medidas Mitigadoras e Compensatórias e Planos e Programa e Projetos de Controle e Monitoramento
- III. Conclusão
- IV. Bibliografia
- V. Glossário
- VI. Lista de verificação do EIA-RIMA do Gasoduto Cacimbas-Catu

VII. Equipe Técnica

VIII. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA

O Gasoduto Cacimbas-Catu, a ser implantado a partir da estação de Cacimbas, no Espírito Santo, até a futura Estação de Compressão de Catu, no município de Pojuca, na Bahia, atravessa 5 municípios em território capixaba e 46 municípios no estado baiano, em um total de 51 municípios. Como parte do projeto de ampliação da malha nordeste (Gasoduto de Interligação Sudeste-Nordeste (GASENE), o traçado possui pontos de partida e chegada, pontos de passagem obrigatórios e estações de compressão definidos por essa rede sendo as faixas de domínio existentes aproveitadas no intuito de diminuir os impactos ambientais causados pela abertura de novas faixas.

O gasoduto Cacimbas-Catu vai compartilhar a faixa da E & P do km 00,00 ao km 72,00 (Linhares a São Mateus) e do poliduto ORSUB do km 570,00 até o km 821 (de Itabuna até Nazaré) sendo que a demanda de consumo maior fica no eixo estabelecido pela BR-101, onde se concentram os centros urbanos.

Do desenvolvimento dos estudos das alternativas de traçado (viabilidade-ambiental, social, econômica e técnica) resultaram a diretriz principal - e alternativas para quatro (04) trechos desta orientação básica - que após este estudo ambiental poderá, se necessário passar por um processo de microlocalização. A diretriz principal e as alternativas supramencionadas são:

Diretriz principal

O traçado definido como diretriz principal contempla o compartilhamento de faixas existentes e o afastamento sempre que possível de áreas de floresta nativa, bem como de Unidades de Conservação e os núcleos populacionais mais significativos, sempre no sentido de minimizar supressão de vegetação e ou interferência nas comunidades.

Alternativas de traçado

- Alternativa 1 - trecho junto a Restinga (Linhares) próximo à Fazenda Cedro (ES), com início no Km 46,618 e final no Km 53,853 da diretriz;
- Alternativa 2 - trecho próximo aos municípios de São Mateus (ES), seguindo próximo à BR-101, com início no Km 80,043 - Km 461,301 da diretriz;
- Alternativa 3 - trecho na região de Camacan (BA), com início no Km 470,257 - Km 568,522 da diretriz e

- Alternativa 4 - trecho de travessia do rio Paraguaçu (BA), com início no Km 839,686 - Km 888,428 da diretriz.

A análise dos impactos foi desenvolvida considerando-se as duas fases do empreendimento, implantação e operação, e suas implicações sobre os meios Físico, Biótico e Socioeconômico e, em se tratando de um empreendimento linear, estabeleceu-se uma estratégia de análise de suas áreas de influência, baseada no levantamento de dados do diagnóstico, na avaliação dos fatores geradores de impacto, e na sua possibilidade de ocorrência ao longo dessas faixas de traçado.

A partir desta abordagem e observando esses pressupostos, desenvolveu-se uma análise do grau de impacto sobre a composição dos recursos ambientais na região, onde foram identificados e classificados os impactos positivos e negativos, conforme consta na Matriz de Análise dos Impactos Ambientais. Baseados nesta análise e nas medidas mitigadoras propostas e elencadas no Estudo de Impacto Ambiental - EIA, são propostos Planos e Programas Ambientais e o Programa Ambiental para Construção a serem implementados durante a implantação do Gasoduto Cacimbas-Catu, a partir da concepção e execução de um Programa de Gestão Ambiental. Este programa conduz a criação de uma estrutura gerencial organizada correspondente a um conjunto inter-relacionado de políticas e medidas práticas e técnico-administrativas que garantam a execução das medidas de minimização de impactos e de proteção ambiental pretendidas pelo Empreendimento, de modo a promover o acompanhamento dos Programas Ambientais de forma integrada entre os diferentes agentes internos e externos, empresas contratadas, consultoras, instituições públicas e privadas permitindo ao empreendedor ter a segurança necessária para que não sejam transgredidas normas e legislação ambiental vigente.