



Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento de Lapa - Área Nordeste, Bacia de Santos

Relatório Anual de Utilização de Vias de Acesso

Referente a 2021

Nº do Processo: 02001.105774/2017-06

Elaborado por
TotalEnergies EP Brasil Ltda. Av. República do Chile, 500, 19 andar Centro - Rio de Janeiro - RJ CEP: 20031-170 Tel.: (21) 2102-9000 Fax: (21) 2102-9003 www.totalenergies.com
Fevereiro 2022

SUMÁRIO

I. INTRODUÇÃO	3
II. OBJETIVOS.....	4
III. PREMISSA E METODOLOGIA	4
III.1. METODOLOGIA	5
III.1.1 DOCUMENTOS DE CONTROLE	6
IV. RESULTADOS	7
IV.1. CONDIÇÕES VIÁRIAS E DE TRÁFEGO DOS TRECHOS UTILIZADOS	7
IV.2. PROXIMIDADE DE RECURSOS HÍDRICOS E ÁREAS URBANIZADAS	12
V. OCORRÊNCIA DE ACIDENTES	14
VI. REFERÊNCIAS	14
VII. EQUIPE TÉCNICA	15

I. INTRODUÇÃO

Em atendimento a condicionante nº 2.8 da Licença de Operação nº 1416/2017 1º Retificação, que se refere à elaboração e ao envio do Relatório de Utilização das Vias de Acesso Utilizadas para Transporte aos Locais das Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Área Nordeste. Este documento apresenta os dados referentes ao período janeiro a dezembro de 2021.

Este relatório é constituído por 02 (dois) anexos, descritos a seguir:

- Anexo 01: Planilha de Utilização de Vias de Acesso utilizadas para transporte aos Locais das Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Área Nordeste – Transporte de Equipamentos, insumos e resíduos.
- Anexo 02: Mapa de Utilização das Vias de Acesso utilizadas para transporte aos Locais das Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Área Nordeste – Transporte de Equipamentos, Insumos e Resíduos.

O mapa apresenta informações georreferenciadas sobre as vias terrestres utilizadas durante o ano de 2021, áreas urbanizadas e de alguns dos principais corpos hídricos existentes nas proximidades das principais rotas utilizadas para transporte de equipamentos, insumos e resíduos. As informações sobre a localização dos principais corpos hídricos e áreas urbanizadas identificadas serão apresentados também no item **IV.**

Resultados.

Os dados referentes às condições viárias e de tráfego, a sinalização e equipamentos de pesagem dos trechos rodoviários utilizados são apresentados no item Resultados, e tais informações foram verificadas na Pesquisa CNT de Rodovias 2021, disponível na página oficial da Confederação Nacional de Transportes (CNT).

II. OBJETIVOS

Este relatório foi desenvolvido a partir das orientações do Parecer Técnico nº 182/2017-COPROD/CGMAC/DILIC e apresenta os seguintes objetivos:

- Descrever a utilização das vias de acesso aos locais de apoio terrestre das atividades de produção e escoamento, tendo em vista a necessidade de avaliar o impacto socioambiental que o transporte de equipamentos das atividades e transporte de insumos, equipamentos e resíduos podem impor às condições preexistentes e à qualidade ambiental da região; e
- Qualificar anualmente o impacto do transporte terrestre realizado pela empresa e suas concessionárias para atendimento aos empreendimentos em questão – de equipamentos, insumos, materiais e resíduos relacionados ao empreendimento e sistema associados.

III. PREMISA E METODOLOGIA

As informações a seguir servirão de premissa no que diz respeito às atividades que ocorreram no ano de 2021, possibilitando uma melhor compreensão sobre a utilização das vias de acesso às Bases marítimas de apoio offshore para as Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Área Nordeste:

- Neste relatório, o termo “resíduos”, está em concordância com os termos Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei Federal nº 12.305/2010), onde compreende-se que “rejeitos” também são considerados “resíduos sólidos” (art.3º, incisos XV e XVI). Assim, todas as menções a resíduos, tanto neste relatório como nos anexos, contemplam também os rejeitos.
- O transporte terrestre de equipamentos, insumos e resíduos é realizado por caminhões *Roll-on* e furgões de empresas subcontratadas e os trajetos ocorreram entre as bases marítimas de apoio offshore e as empresas que realizaram suporte

às atividades *offshore* da TotalEnergies tais como armazenagem, estocagem, além das empresas de destinação de resíduos.

- Não é possível mapear o trajeto exato percorrido pelos veículos das empresas contratadas, visto que a utilização das vias terrestres apresenta dinâmicas e influências decorrentes de fatores externos, como por exemplo a interdição de vias causadas por manutenção da concessionária responsável pela administração dessas vias.
- Em relação ao trajeto percorrido, foram considerados os seguintes itens: a distância entre a origem e o destino, multiplicado pelo número de viagens em cada trajeto.
- Não há dados sobre o transporte terrestre de combustíveis, uma vez que o abastecimento das embarcações é realizado nos portos de apoio.

III.1. METODOLOGIA

A TotalEnergies conta com a infraestrutura de bases marítimas de apoio offshore para dar suporte às atividades offshore de Produção e Escoamento. Este serviço é feito através de contratos com os portos apresentados no quadro 1:

Quadro 01 – Portos e suas respectivas localizações:

Base marítima de apoio	Município
Wilson, Sons (Brasco)	Base Niterói
Wilson, Sons (Brasco)	Base Rio de Janeiro

As embarcações de apoio utilizadas no período de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2021 nas operações do FPSO Cidade de Caraguatatuba foram: os PSV's Siem Atlas e Siem Giant da operadora SIEM; o PSV Monty Orr Tide, o PSV CBO Copacabana e o AHTS CBO Endeavour da CBO, PSV Normand Swift e AHTS Far Scout da operadora SOLSTAD OFFSHORE.

No entanto, é importante ressaltar que a embarcação Monty Orr Tide atuou entre 27/08 e 26/12/2021; a embarcação CBO Copacabana atuou entre 07/08 e 22/08/2021; o CBO Endeavour atuou entre 08/08 e 28/12/2021; a embarcação Far Scout atuou entre 04/01 e 27/02/2021, quando seu contrato foi finalizado e, por fim, o Norman Swift atuou entre 25/07 e 13/08/2021, quando seu contrato foi finalizado.

Os resíduos, insumos, produtos químicos e equipamentos das atividades de produção e escoamento foram transportados pelo modal marítimo através dessas embarcações até as bases marítimas de apoio offshore, de onde se iniciou o trajeto terrestre.

No modal terrestre o transporte se deu principalmente através de carretas com 2 ou 3 eixos até locais de destino.

III.1.1 DOCUMENTOS DE CONTROLE

a) RESÍDUOS

A TotalEnergies avalia a documentação de rastreabilidade do transporte dos resíduos desde a geração a bordo das Unidades Marítimas e das embarcações de apoio até a destinação final, segundo a NOP 35 do INEA - NORMA OPERACIONAL PARA O SISTEMA ONLINE DE MANIFESTO DE TRANSPORTE DE RESÍDUOS – SISTEMA MTR.

b) INSUMOS, EQUIPAMENTOS E PRODUTOS QUÍMICOS

O controle de embarque e desembarque de insumos, equipamentos e produtos químicos entre as embarcações de apoio e o FPSO Cidade Caraguatatuba é realizado através de uma planilha Excel (ver **Anexo 1**) preenchida pelas empresas contratadas e encaminhada mensalmente à TotalEnergies. Os dados consolidados nessa planilha são: o tipo de carga, descrição da carga, quantidade total embarcada ou desembarcada (toneladas), origem, destino, número de viagens, tipo de veículo utilizado, principais vias terrestres percorridas, distância total percorrida (em quilômetros), quantidade de acidentes ocorridos, local de ocorrência dos acidentes, tipo de acidente ocorrido, presença de equipamentos de pesagem nas vias.

As informações apresentadas nessas planilhas são analisadas criticamente pela equipe responsável na TotalEnergies e depois consolidadas em relatórios mensais e anuais.

IV. RESULTADOS

A partir dos dados levantados foram elaborados 02 produtos:

- Planilha com as informações sobre os tipos de carga, as quantidades (peso total em toneladas) de insumos, equipamentos e resíduos gerados transportados e as principais vias de acesso utilizadas (**Anexo 1**). As informações apresentadas correspondem à soma de todos os insumos, equipamentos e resíduos utilizados/gerados nas Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa, no ano de 2021.

A planilha contém três abas: na primeira e segunda abas, são apresentados os dados referentes ao transporte de insumos, equipamentos e produtos químicos embarcados (*Load*) e desembarcados (*Backload*) e na terceira aba, encontram-se os dados referentes ao transporte de resíduos desembarcados.

- Mapa identificando as principais vias terrestres de acesso aos locais de apoio as Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa junto às embarcações de apoio utilizadas para o transporte de equipamentos, insumos e resíduos (vide **Anexo 2**).

De maneira geral, não há uma periodicidade fixada para desembarque de resíduos e este acontece de acordo com a demanda. Entretanto, salienta-se que os resíduos que são gerados em maior frequência e quantidade, tais como resíduos recicláveis e resíduos não passíveis de reciclagem, por exemplo, costumam desembarcar quando as embarcações de apoio atracam nos portos de apoio.

IV.1. CONDIÇÕES VIÁRIAS E DE TRÁFEGO DOS TRECHOS UTILIZADOS

De acordo com dados coletados da última Pesquisa CNT (Confederação Nacional do Transporte de Rodovias) referente a 2021 – que tem como objetivo geral “avaliar a

condição da malha rodoviária brasileira, apontando a sua qualidade geral” - foram verificadas as informações relacionadas aos elementos constituintes (o pavimento, a sinalização, a geometria da via e existência de equipamentos de pesagem), bem como as suas principais deficiências e pontos crítico das principais vias de acesso utilizadas para atendimento ao empreendimento de Produção e Escoamento de Lapa da TotalEnergies, para realização do transporte terrestre de insumos, equipamentos e resíduos no período, a saber: Avenida Brasil (municipal), Rodovia BR-101, Rodovia BR 040 (ou Rodovia Presidente Dutra), Rodovia BR-116 (federais).

As informações abaixo foram acessadas no website [Pesquisa CNT Rodovias 2021 Web.pdf](#) nos dias 04 e 21/02/2022.

No ano de 2021, a CNT publicou a 24ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, na qual foram pesquisados 109.103 quilômetros de rodovias pavimentadas abrangendo a totalidade das rodovias federais e, ainda, trechos de rodovias estaduais consideradas relevantes em termos socioeconômicos, estratégicas para o desenvolvimento regional e que contribuem para a integração com outros modos de transporte – de cargas e de passageiros em todo o país.

Vale destacar que, de acordo com a pesquisa, apenas 12,4% da extensão total das rodovias brasileiras são pavimentadas, o que corresponde a 213,5 mil quilômetro. Desta extensão, ainda que com um aumento de ~57% rodovias pavimentadas em pista dupla entre 2010 e 2020, esse tipo de pista representa apenas cerca de 11% do total da malha viária federal pavimentada.

Em contrapartida, a malha não pavimentada representa cerca de 78% de toda a extensão da malha rodoviária brasileira.

Também se destaca que, as principais vias de acesso utilizadas para transporte pela TotalEnergies em 2021, concentram-se na região Sudeste do país, onde 18,6% das rodovias são pavimentadas e estão caracterizadas dentro do critério “pista dupla”, o que, estatisticamente, facilita o escoamento de cargas e reduz o risco de acidentes rodoviários.

IV.1.1. – CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA CNT:

A pavimentação eficaz da via é imprescindível para prover segurança ao tráfego nas rodovias. O pavimento deve suportar os efeitos do clima, permitir deslocamento suave, não causar desgaste excessivo dos pneus ou nível alto de ruídos, resistir ao fluxo de veículos, permitir o escoamento da água na sua superfície, direcionando-a para um sistema de drenagem eficiente, e ter boa resistência a derrapagens.

Nesta pesquisa a pavimentação da malha viária foi avaliada considerando as seguintes características: **Condições da superfície do pavimento; Condições do rolamento; e Condições do acostamento.**

Para avaliar, especificamente a característica **Condições da superfície do pavimento** a CNT considerou as seguintes condições da superfície do pavimento: “perfeito”, “desgastado”, “trincas em malha/remendos”, “afundamentos/ondulações/buracos” ou “destruído”.

Para avaliar as **Condições de rolamento**, a CNT considerou as categorias: “adequada”, “moderada” ou “inadequada”.

Para avaliar a sinalização da malha viária estudada, foram certificadas as sinalizações horizontais, verticais e os dispositivos auxiliares existentes considerando diferentes critérios definidos para cada tipo de sinalização de acordo com regulamentações específicas para cada caso.

Na avaliação da Geometria da via, foram considerados: o tipo e perfil de rodovia e a existência de faixas adicionais e de subida, pontes/viadutos, curvas perigosas e acostamento.

Quanto às **Condições do acostamento**, quando confirmada a existência, foi identificado se era pavimentado ou não pavimentado. Foram ainda realizadas avaliações visuais em campo quanto a presença de mato, buracos e desnível elevado entre a pista de rolamento e o acostamento.

De forma generalizada a CNT considerou os seguintes critérios para avaliar o Estado Geral (que permite identificar a real situação em que as rodovias brasileiras se encontram) dos trechos avaliados da pesquisa:

- Ótimo
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo

De acordo com a pesquisa, à extensão total avaliada, em 61,8% (67.476 quilômetros) o Estado Geral das rodovias foi classificado como *Regular*, *Ruim* ou *Péssimo*; e em 38,2% (41.627 quilômetros), como *Ótimo* ou *Bom*, conforme pode ser observado no Gráfico 1.

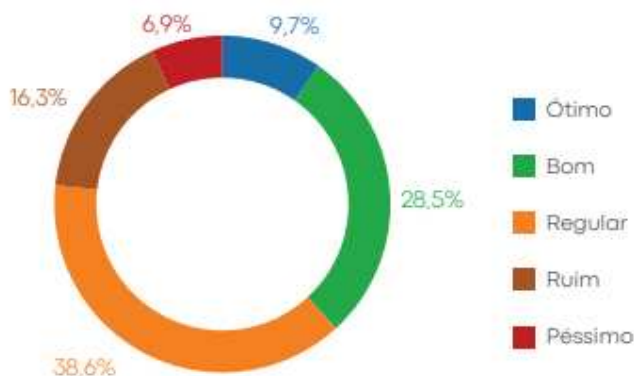


Gráfico 1: Classificação do estado geral das rodovias

IV.1.2. – ANÁLISE CRÍTICA:

Considerando que a maior parte das rodovias utilizadas para transporte para apoiar as operações da TotalEnergies concentraram-se na região sudeste, será usado esse recorte a partir da pesquisa da CNT 2021. Dessa forma, tem-se que:

Das rodovias avaliadas, a classificação do estado geral das rodovias **federais** considerou o seguinte:

Tabela 1: Classificação do Estado Geral, das Unidades da Federação e da extensão pesquisada por rodovia utilizada majoritariamente pela TotalEnergies.

Rodovia	Estados	Extensão Pesquisada (km)	Classificação
BR-101	AL, BA, ES, PB, PE, RJ, RN, RS, SC, SE, SP	3.761	Regular
BR-116	BA, CE, MG, PB, PE, PR, RJ, RS, SC, SP	4.624	Ruim
BR-040	DF, GO, MG, RJ	1.202	Bom

Tabela 2: Classificação do Estado Geral, por rodovia utilizada majoritariamente pela TotalEnergies.

Rodovia	Estado Geral	Pavimento	Sinalização	Geometria da Via
BR-101	Bom	Bom	Regular	Regular
BR-116	Bom	Bom	Bom	Bom
BR-040	Bom	Bom	Bom	Bom

Das rodovias avaliadas, a classificação do estado geral das rodovias **estaduais** considerou o seguinte:

Tabela 3: Classificação do **Estado Geral** em km na Região Sudeste/estado.

Região e UF	Estado Geral					Total
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	
Minas Gerais	664	3.925	6.024	3.860	786	15.259
Espírito Santo	160	533	723	310	-	1.726
Rio de Janeiro	194	813	827	602	115	2.551
São Paulo	5.098	3.395	1.889	247	41	10.670

Tabela 4: Classificação do **Pavimento** em km na Região Sudeste/ estado.

Região e UF	Estado Geral					Total
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	
Minas Gerais	3.434	2.466	4.560	4.048	751	15.259
Espírito Santo	560	347	553	266	-	1.726
Rio de Janeiro	685	822	469	479	96	2.551
São Paulo	6.707	1.482	1.872	590	19	10.670

Tabela 4: Classificação do **Sinalização** em km na Região Sudeste/ estado.

Região e UF	Estado Geral					Total
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	
Minas Gerais	1.310	4.737	6.003	2.257	952	15.259
Espírito Santo	202	695	684	115	30	1.726
Rio de Janeiro	235	607	1.130	394	185	2.551
São Paulo	5.862	2.781	1.712	256	59	10.670

Tabela 4: Classificação da **Geometria da via** em km na Região Sudeste/ estado.

Região e UF	Estado Geral					Total
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	
Minas Gerais	1.830	1.959	3.594	3.477	4.399	15.259
Espírito Santo	302	182	402	411	429	1.726
Rio de Janeiro	397	499	677	375	603	2.551
São Paulo	5.308	2.270	2.180	613	299	10.670

IV.2. PROXIMIDADE DE RECURSOS HÍDRICOS E ÁREAS URBANIZADAS

O mapa apresentado no **Anexo 2** ilustra a proximidade das vias utilizadas de corpos hídricos e áreas urbanizadas.

IV. 2.1. – ÁREAS URBANIZADAS

Ao analisar as rotas mais utilizadas na logística de transporte terrestre de resíduos, insumos e equipamentos no ano de 2021, é possível identificar um número considerável de áreas urbanizadas pelo fato de grande parte da logística de destinação dos resíduos acontecer nos estados do Espírito Santo, do Rio de Janeiro e de São Paulo, onde a região metropolitana de Vitória, a região metropolitana do Rio de Janeiro e região metropolitana de São Paulo apresentam uma concentração expressiva de centros urbanos.

O **quadro 2**, abaixo apresenta alguns municípios que possuem áreas urbanizadas identificadas ao longo das rodovias acima mencionadas.

Quadro 02 – Municípios com áreas urbanizadas localizadas ao longo das principais rodovias utilizadas:

Rodovia	UF	Municípios
BR 040	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro, Duque de Caxias
BR 101	Espírito Santo	Serra, Vitória, Cariacica, Viana, Vila Velha
BR 101	Rio de Janeiro	Campos dos Goytacazes, Casimiro de Abreu, Rio Bonito, Tanguá, Itaboraí, São Gonçalo, Niterói, Rio de Janeiro, Itaguaí, Mangaratiba
BR 116	Rio de Janeiro	Magé, Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo, Nova Iguaçu
BR 493	Rio de Janeiro	Magé, Duque de Caxias, São João de Meriti, Belford Roxo, Nova Iguaçu

IV.2.2. – CORPOS HÍDRICOS:

O **quadro 3** apresenta todos os corpos hídricos identificados nas rotas terrestres utilizadas para transporte dos insumos, equipamentos e resíduos relacionados às Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa.

Ressalta-se que foram considerados apenas corpos hídricos com proximidade considerável às vias terrestres, assim como aqueles pelos quais estas vias passaram através de pontes (casos em que se considera um maior risco de contaminação ambiental em caso ocorrência de acidentes).

Quadro 03 – Corpos hídricos identificados próximos às rodovias:

UF	Corpos hídricos identificados
Espírito Santo	Rio Santa Maria, Rio Jucu, Rio Jaboti, Rio Benevente, Rio Iconha, Rio Cachoeira do Meio, Rio Novo, Rio Itapemirim, Rio Muquiqui do Norte, Rio Preto, Rio Itabapoana
Rio de Janeiro	Rio Itabapoana, Rio Juvêncio, Rio Paraíba do Sul, Canal da Flecha, Rio Macabu, Rio São Pedro, Rio Macaé, Rio São João, Rio dos Duques, Rio Bacaxá, Rio Cabuçu, Rio Macacu, Baía de Guanabara; Rio Pavuna, Rio Sarapuú, Rio Saracuruna, Rio da Prata, Rio Piabanha, Rio Botas, Rio Guandu, Rio Sapopemba, Rio das Sardinhas, Rio dos Cachorros, Rio do Campinho, Rio Capenga, Rio Guandu, Valão dos Bois, Rio Muriqui, Rio Sahy, Rio do Saco

V. OCORRÊNCIA DE ACIDENTES

No período considerado neste relatório, não houve registros de acidentes nem ocorrência de vazamentos de produtos perigosos nos acessos viários terrestres utilizados pelas empresas a serviço da TotalEnergies.

VI. REFERÊNCIAS

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. Pesquisa CNT de Rodovias 2021: Relatório Gerencial. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br>.

GOOGLE MAPS: <https://www.google.com.br/maps>

VII. EQUIPE TÉCNICA

Profissional	Elaine Siqueira
Empresa	TotalEnergies EP Brasil
Função	Analista de Responsabilidade Social Sênior
Assinatura	
CTF	6440148

Profissional	Cristine Braun
Empresa	TotalEnergies EP Brasil
Função	Coordenadora de Meio Ambiente e Licenciamento
Assinatura	
CTF	226730

 Ministério do Meio Ambiente Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis CADASTRO TÉCNICO FEDERAL CERTIFICADO DE REGULARIDADE - CR			
Registro n.º	Data da consulta:	CR emitido em:	CR válido até:
6440148	23/02/2022	23/02/2022	23/05/2022
Dados básicos:			
CPF: 076.398.637-24			
Nome: ELAINE MINGUTA SIQUEIRA			
Endereço:			
Logradouro: AVENIDA DR. NILO PESSANHA			
N.º: 614		Complemento: CASA 224	
Bairro: PARQUE SANTO AMARO		Município: CAMPOS DOS GOYTACAZES	
CEP: 28030-035		UF: RJ	
Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental – CTF/AIDA			
Código CBO	Ocupação	Área de Atividade	
2211-05	Biólogo	Realizar consultoria e assessoria na área biológica e ambiental	
Conforme dados disponíveis na presente data, CERTIFICA-SE que a pessoa física está em conformidade com as obrigações cadastrais do CTF/AIDA.			
A inscrição no Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental – CTF/AIDA constitui declaração, pela pessoa física, do cumprimento de exigências específicas de qualificação ou de limites de atuação que porventura sejam determinados pelo respectivo Conselho de Fiscalização Profissional.			
O Certificado de Regularidade emitido pelo CTF/AIDA não desobriga a pessoa inscrita de obter licenças, autorizações, permissões, concessões, alvarás e demais documentos exigíveis por instituições federais, estaduais, distritais ou municipais para o exercício de suas atividades, especialmente os documentos de responsabilidade técnica, qualquer o tipo e conforme regulamentação do respectivo Conselho de Fiscalização Profissional, quando exigíveis.			
O Certificado de Regularidade no CTF/AIDA não produz qualquer efeito quanto à qualificação e à habilitação técnica da pessoa física inscrita.			
Chave de autenticação		4F7KV66MNTI3YV9D	

 Ministério do Meio Ambiente Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis CADASTRO TÉCNICO FEDERAL CERTIFICADO DE REGULARIDADE – CR			
Registro n.º	Data da consulta:	CR emitido em:	CR válido até:
226730	19/01/2022	19/01/2022	19/04/2022
Dados básicos:			
CPF: 503.787.169-72			
Nome: CRISTINE LOUISE BRAUN MORAES			
Endereço:			
Logradouro: RUA BARATA RIBEIRO			
N.º: 370		Complemento: AP. 1410	
Bairro: COPACABANA		Município: RIO DE JANEIRO	
CEP: 22040-002		UF: RJ	
Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental – CTF/AIDA			
Código CBO	Ocupação	Área de Atividade	
2211-05	Biólogo	Realizar consultoria e assessoria na área biológica e ambiental	
Conforme dados disponíveis na presente data, CERTIFICA-SE que a pessoa física está em conformidade com as obrigações cadastrais do CTF/AIDA.			
A inscrição no Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental – CTF/AIDA constitui declaração, pela pessoa física, do cumprimento de exigências específicas de qualificação ou de limites de atuação que porventura sejam determinados pelo respectivo Conselho de Fiscalização Profissional.			
O Certificado de Regularidade emitido pelo CTF/AIDA não desobriga a pessoa inscrita de obter licenças, autorizações, permissões, concessões, alvarás e demais documentos exigíveis por instituições federais, estaduais, distritais ou municipais para o exercício de suas atividades, especialmente os documentos de responsabilidade técnica, qualquer o tipo e conforme regulamentação do respectivo Conselho de Fiscalização Profissional, quando exigíveis.			
O Certificado de Regularidade no CTF/AIDA não produz qualquer efeito quanto à qualificação e à habilitação técnica da pessoa física inscrita.			
Chave de autenticação		S9ZYSBQMVXQ9X2SU	

VIII. ANEXOS

Os Anexos 1 e 2 estão zipados anexo a este documento.

- **Anexo 1:** Planilha de dados sobre as vias de acesso utilizadas para transporte aos Locais das Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Transporte de Insumos, Equipamentos e Resíduos;
- **Anexo 2:** Mapa georreferenciado, apresentando as vias de acesso utilizadas para transporte aos Locais das Atividades de Operação do Desenvolvimento da Produção e Escoamento do Campo de Lapa – Transporte de Insumos, Equipamentos e Resíduos.