

## SUMÁRIO

5. Inserção regional e legislação ambiental .....	1
5.1. Inserção regional.....	1
5.1.1. Planos e programas da área de estudo.....	1
5.1.1.1. Esfera Nacional .....	1
5.1.1.2. Esfera Estadual .....	7
5.1.1.3. Esfera Municipal .....	10
5.1.2. Empreendimentos e Atividades da área de estudo .....	12
5.1.2.1. Ferrovias .....	12
5.1.2.2. Rodovias .....	14
5.1.2.3. Portos.....	15
5.1.2.4. Aeroportos.....	17
5.1.2.5. Gasodutos .....	18
5.1.2.6. Distritos Industriais .....	18
5.2. Legislação Ambiental .....	19
5.2.1. Legislação Federal.....	19
5.2.1.1. Políticas, Planos Nacionais e Normas Gerais Aplicáveis .....	19
5.2.1.2. Recursos Hídricos e Florestais .....	21
5.2.1.3. Quilombolas e Terras Indígenas .....	23
5.2.1.4. Monumentos Arqueológicos e Espeleológicos.....	24
5.2.1.5. Gerenciamento das Obras, Saúde e Segurança do Trabalho.....	24
5.2.1.6. Ruídos e Emissões Atmosféricas .....	25
5.2.2. Legislação Estadual .....	26
5.2.2.1. Políticas, Planos Estaduais e Normas Gerais Aplicáveis .....	26
5.2.2.2. Recursos Hídricos e Florestais .....	27
5.2.2.3. Quilombos e Terras Indígenas.....	27

## ÍNDICE DE TABELA

Tabela 5. 1 - Obras do PAC 2 previstas para o estado da Bahia .....	2
---	---

## 5. INSERÇÃO REGIONAL E LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

### 5.1. INSERÇÃO REGIONAL

#### 5.1.1. PLANOS E PROGRAMAS DA ÁREA DE ESTUDO

Os planos e programas da área de estudo foram levantados durante a pesquisa de percepção socioeconômica junto às entidades representativas e ao poder público. A pesquisa de percepção socioeconômica permitiu, além de identificar diversas características socioeconômicas da região, que se observassem alguns dos projetos que desenvolvidos na região da área de estudo.

Visando a identificar todas as possíveis interferências com planos, programas e projetos nas esferas federal, estadual e municipal, foram levantadas informações junto aos órgãos e instituições como: INEMA; IBAMA; DNPM; secretarias estaduais e federais; prefeituras municipais; PETROBRAS; Funai; Iphan; entre outros.

##### 5.1.1.1. Esfera Nacional

###### 5.1.1.1.1. Programa de Aceleração ao Crescimento – PAC

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), desenvolvido pelo Governo Federal brasileiro desde 2007, possui um papel preponderante na execução de obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país.

De acordo com o Ministério do Planejamento, o PAC é um plano de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do país, que tem contribuído de maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda, elevando o investimento público e privado em obras fundamentais.

Em 2011 foi lançado o PAC 2, completando três anos com mais de 30 mil empreendimentos espalhados por todo o território nacional. Até dezembro de 2013, a execução global atingiu R\$ 773,4 bilhões, o que representa 76,1% do previsto para 2011 – 2014 (9º Balanço PAC2, Bahia, 2011 - 2014).

O PAC se estrutura nos seguintes eixos:

- Água e luz para todos: investimentos para a universalização do acesso à água e à energia elétrica no país. Fazem parte desse eixo as ações Luz para Todos, Água em Áreas Urbanas e Recursos Hídricos.
- Transporte: tem como prioridade os investimentos em ferrovias e rodovias do país, otimizando o escoamento da produção brasileira e garantindo a segurança dos usuários. Fazem parte também deste eixo projetos de rodovias, ferrovias, portos, hidrovias, aeroportos, equipamentos para estradas vicinais e marinha mercante.

- **Energia:** Investimentos para assegurar o suprimento de energia elétrica no país a partir de uma matriz energética baseada em fontes renováveis e limpas. Promoverão também a exploração das novas jazidas de petróleo e gás natural descobertas na camada pré-sal na costa brasileira e a construção de refinarias para ampliar e melhorar a produção de derivados do petróleo no país. Tem como áreas prioritárias a geração e transmissão de energia elétrica, petróleo e gás natural, marinha mercante, combustíveis renováveis, eficiência energética e pesquisa mineral.
- **Comunidade cidadã:** Serviços sociais e urbanos nas grandes cidades brasileiras, com ações de ampliação na cobertura de serviços comunitários nas áreas de saúde, educação e cultura. Fazem parte desse eixo as Unidades de Pronto Atendimento (UPAs), as Unidades Básicas de Saúde(UBS), Creches e Pré-Escolas, Quadras Esportivas nas Escolas e Praças dos Esportes e da Cultura.
- **Minha casa, minha vida:** Tem como meta reduzir o déficit habitacional brasileiro, um dos problemas mais crônicos do país. Além da construção das unidades habitacionais propriamente dita (Minha Casa, Minha Vida), fazem parte desse eixo as áreas Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE) e Urbanização de Assentamentos Precários.
- **Cidade melhor:** Ações de infraestrutura social e urbana, com o objetivo de enfrentar os principais desafios das grandes cidades brasileiras. Fazem parte desse eixo ações em Saneamento, Prevenção em Áreas de Risco, Pavimentação, Mobilidade Urbana, Cidades Históricas, Infraestrutura Turística, Equipamentos de Esporte de Alto Rendimento, Equipamentos Metroviários e Cidades Digitais.

Na TABELA 5. 1 é possível visualizar, em cada eixo, as principais realizações no Estado da Bahia (9º Balanço PAC2, Bahia, 2011 – 2014).

**TABELA 5. 1 - OBRAS DO PAC 2 PREVISTAS PARA O ESTADO DA BAHIA**

EIXOS	AÇÕES	NÚMERO DE EMPREENDIMENTOS
<b>Água e Luz para todos</b>	Luz para todos	2
	Recursos Hídricos	78
	Água em áreas urbanas	137
<b>Transportes</b>	Aeroportos	8
	Portos	9
	Rodovias	25
	Equipamentos para estradas vicinais	5
	Ferrovias	7
	Hidrovias	3
	Marinha Mercante	2
<b>Energia</b>	Geração de Energia Elétrica	52
	Transmissão de Energia Elétrica	19
	Petróleo e Gás Natural	9
	Combustíveis Renováveis	-

EIXOS	AÇÕES	NÚMERO DE EMPREENDIMENTOS
	Geologia e Mineração	8
<b>Comunidade cidadã</b>	Unidade Básica de Saúde - UBS	1650
	Unidade de Pronto Atendimento – UPA	40
	Creches e Pré-escolas	460
	Quadras Esportivas nas Escolas	1085
	Centros de Artes e Esportes Unificados	27
	Centro de Iniciação ao Esporte	21
<b>Minha casa, Minha vida</b>	Minha casa, Minha vida	1
	Financiamento SBPE	1
	Urbanização de Assentamentos Precários	228
<b>Cidade Melhor</b>	Saneamento	645
	Prevenção em áreas de Risco	21
	Pavimentação	31
	Mobilidade Urbana	13
	Cidades Históricas	40
	Infraestrutura Turística	3
	Equipamentos de Esporte de Alto Rendimento	-
	Equipamentos Metroviários	-
	Cidades Digitais	24

#### 5.1.1.1.2. Programa de Investimento em Logística – PIL

Esse programa foi lançado em 2012 pelo Governo Federal e inclui um conjunto de projetos que contribuirão para o desenvolvimento do sistema de transportes.

##### A) Concessões Rodoviárias

No setor rodoviário, o programa prevê a concessão de 7 mil quilômetros de rodovias. O investimento estimado é de R\$ 46 bilhões e tem como diretrizes principais a provisão de uma malha rodoviária ampla, cadeias de suprimentos eficientes e modicidade tarifária (EPL, 2014).

O projeto compreende a rodovia BR-101 no Estado da Bahia, desde o entroncamento com a rodovia BR-324 (Feira de Santana) até o entroncamento com a rodovia BA-698 (Mucuri), com uma extensão total de 772,3 km. Inclui todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais e locais, ciclovias, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos localizados nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

##### B) Ferrovias

No setor ferroviário, o programa prevê investimentos de R\$ 99,6 bilhões em construção e/ou melhoramentos de 11 mil quilômetros de linhas férreas (EPL, 2014).

O novo modelo de concessão trará ferrovias em bitola larga, com alta capacidade de transporte de cargas, traçado geométrico otimizado e velocidade elevada. Com isso, será possível resgatar o transporte ferroviário como alternativa logística,

Entre os trechos ferroviários que serão construídos e modernizados através do PIL, na região de Estudo da BR 101/BA, o município de Feira de Santana receberá investimentos na linha Feira de Santana – Suape (BA/PE).

#### C) Portos

O objetivo é expandir e modernizar a infraestrutura dos portos brasileiros por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo sinergias entre as redes rodoviária e ferroviária, hidroviária, portuária e aeroportuária (EPL, 2014). Neste segmento o município beneficiado no Estado da Bahia foi Ilhéus, com investimentos no Porto Sul e BAMIN (Bahia Mineração).

#### D) Aeroportos

O plano de aviação regional visa fortalecer e ampliar a malha de aeroportos regionais, aperfeiçoar a qualidade do serviço prestado ao passageiro, agregar novos aeroportos à rede de transporte aéreo regular, aumentar o número de rotas operadas pelas empresas aéreas (EPL, 2014).

Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 548 milhões em 20 aeroportos no Estado da Bahia e incluirão a reforma e construção de pistas, melhorias em terminais de passageiros, ampliação de pátios, revitalização de sinalizações e de pavimentos, entre outros. Os recursos virão do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Dos municípios abrangidos pelo sistema rodoviário da BR 101/BA, 06 estão contemplados no Programa: Feira de Santana, Ilhéus, Marau, Porto Seguro, Santo Antônio do Jesus e Teixeira de Freitas.

#### 5.1.1.1.3. Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar - PRONAR

Nesse contexto de demandas institucionais e normativas, o CONAMA, por meio da Resolução no 05 de 15 de junho de 1989, criou o Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar - PRONAR, com o intuito de “permitir o desenvolvimento econômico e social do país de forma ambientalmente segura, pela limitação dos níveis de emissão de poluentes por fontes de poluição atmosférica, com vistas à melhora da qualidade do ar, ao atendimento dos padrões estabelecidos e o não comprometimento da qualidade do ar nas áreas consideradas não degradadas”.

O primeiro dispositivo legal decorrente do PRONAR foi a resolução do Conama no 03, de 28 de junho de 1990, que estabeleceu os padrões nacionais de qualidade do ar, hoje ainda em vigor. Sob uma ótica voltada à gestão e como meio de instrumentalizar suas medidas, outros programas foram incorporados ao PRONAR como: (i) Programa de Controle da Poluição por Veículos Automotores (PROCONVE); (ii) Programa Nacional de Controle da Poluição Industrial

(PRONACOP); (iii) Programa Nacional de Avaliação da Qualidade do Ar; [iv] Programa Nacional de Inventário de Fontes Poluidoras do Ar e (v) Programas Estaduais de Controle da Poluição do Ar. (MMA, 2015).

#### 5.1.1.1.4. Programa de Apoio à Conservação Ambiental Bolsa Verde

O Bolsa Verde, como é chamado o programa, foi instituído pela Lei nº 12.512, de 14 de outubro de 2011, e regulamentado pelo Decreto nº 7.572, de 28 de setembro de 2011, e possui como objetivos:

- Incentivar a conservação dos ecossistemas (manutenção e uso sustentável),
- Promover a cidadania e melhoria das condições de vida,
- Elevar a renda da população em situação de extrema pobreza que exerça atividades de conservação dos recursos naturais no meio rural;
- Incentivar a participação dos beneficiários em ações de capacitação ambiental, social, técnica e profissional.

O programa concede a cada trimestre um benefício de R\$ 300 às famílias em situação de extrema pobreza que vivem em áreas consideradas prioritárias para conservação ambiental. Esse benefício, parte do Programa Brasil Sem Miséria e é destinado àqueles que desenvolvem atividades de uso sustentável dos recursos naturais em Reservas Extrativistas, Florestas Nacionais, Reservas de Desenvolvimento Sustentável federais e Assentamentos Ambientalmente Diferenciados da Reforma Agrária. Territórios ocupados por ribeirinhos, extrativistas, populações indígenas, quilombolas e outras comunidades tradicionais também podem ser incluídos no Programa, além de outras áreas rurais definidas por ato do Poder Executivo. O Programa representa um passo importante na direção de reconhecer e compensar comunidades tradicionais e agricultores familiares pelos serviços ambientais que prestam à sociedade (MMA, 2015).

#### 5.1.1.1.5. Plano Nacional de Recursos Hídricos

Instituída pela Lei nº 9.433/97, a Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH) criou o Plano de Recursos Hídricos como um de seus instrumentos. Os planos de recursos hídricos são elaborados nas esferas federal e estadual e também para cada bacia hidrográfica, de forma participativa com o intuito de analisar as necessidades e metas das populações sob influência das bacias hidrográficas (MMA, 2011).

O PNRH é um instrumento de gestão multidisciplinar, dinâmico, flexível, participativo e permanente, que envolve uma rede de instituições e um amplo leque de iniciativas em prol do alcance dos seus objetivos estratégicos, relacionados (i) à melhoria das disponibilidades hídricas; (ii) à redução dos conflitos pelo uso da água e dos eventos hidrológicos críticos e (iii) à valorização da água como um bem socioambiental relevante (MMA, 2011).

O foco do PNRH busca responder a três questões relevantes, que permearam o debate nas oficinas regionais e seminários temáticos do processo participativo de consulta ao Sistema

Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos - SINGREH e que se relacionam ao passado, presente e futuro da gestão dos recursos hídricos no Brasil: (i) a recuperação dos passivos acumulados, mediante intervenções integradas de saneamento e gestão dos recursos hídricos no meio urbano; (ii) a manutenção e o aperfeiçoamento dos elementos da gestão dos recursos hídricos já implantados; (iii) a preparação das bases para o enfrentamento de desafios futuros, especialmente os resultantes de mudanças climáticas globais e/ou eventos extremos (MMA, 2011).

#### 5.1.1.1.6. Plano Nacional de Turismo 2013-2016 (PNT)

O Plano foi construído de acordo com as orientações do governo federal e alinhado ao Plano Plurianual 2012/2015. Ele define as contribuições do setor para o desenvolvimento econômico, social e a erradicação da pobreza. Tem como insumo básico o Documento Referencial - Turismo no Brasil 2011/2014 e destaca, no âmbito da gestão, as diretrizes que devem nortear o desenvolvimento do turismo brasileiro, que são: a participação e o diálogo com a sociedade; a geração de oportunidades de emprego e empreendedorismo; o incentivo à inovação e ao conhecimento, e a regionalização como abordagem territorial e institucional para o planejamento (Ministério do Turismo, 2014)

O Plano apresenta quatro grandes objetivos a serem perseguidos no horizonte definido (Ministério do Turismo, 2014).

- Preparar o turismo brasileiro para os megaeventos;
- Incrementar a geração de divisas e a chegada de turistas estrangeiros;
- Incentivar o brasileiro a viajar pelo Brasil; e
- Melhorar a qualidade e aumentar a competitividade do turismo brasileiro.

As metas estão concatenadas com os objetivos estratégicos e foram estabelecidas para o horizonte que se estende até o ano de 2016 (Ministério do Turismo, 2014).

- Meta 1: Aumentar para 7,9 milhões a chegada de turistas estrangeiros ao país
- Meta 2: Aumentar para US\$ 10,8 bilhões a receita com o turismo internacional até 2016
- Meta 3: Aumentar para 250 milhões o número de viagens domésticas realizadas até 2016
- Meta 4: Elevar para 70 pontos o índice médio de competitividade turística nacional até 2016
- Meta 5: Aumentar para 3,6 milhões as ocupações formais no setor de turismo até 2016



### 5.1.1.2. Esfera Estadual

#### 5.1.1.2.1. O Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia BID II – PCR II

Visa desenvolver ações para consolidar a estruturação da rede de eixos secundários do Estado, reabilitar estradas cujos pavimentos apresentam níveis críticos de deterioração e melhorar a manutenção. Institucionalmente, propõe-se a capacitar o DERBA para que administre eficientemente sua rede, fortalecendo sua capacidade de planejamento, gerência, segurança de trânsito e meio ambiente.

O Programa de Integração dos Corredores Rodoviários do Estado da Bahia, definido como um programa global de obras múltiplas, tem como principais componentes (DERBA, 2015).

- Pavimentação e Melhorias de aproximadamente 422,47 Km de eixos da rede rodoviária do DERBA, vinculados diretamente à rede primária interestadual;
- Reabilitação ou reconstrução de aproximadamente 439,65 Km de rodovias estaduais; Manutenção periódica de aproximadamente 327,20 Km de rodovias estaduais e 70 Km de manutenção de rotina sob a modalidade de contrato por resultado;
- Pavimentação de 127,85 Km de estradas de acesso a áreas produtivas;
- Aquisição de equipamentos de computação, segurança de trânsito e controle de peso;
- Assistência técnica para fortalecimento institucional.

#### 5.1.1.2.2. Programa de Restauração e Manutenção de rodovias no Estado da Bahia – PREMAR-2/BA

O programa é baseado no modelo PREMAR - Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado da Bahia - que é um tipo de contrato criado pelo Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD para viabilizar a recuperação e manutenção de rodovias, agora a ser aplicado na rede rodoviária sob responsabilidade do Governo da Bahia, em trechos onde sejam maiores os fluxos de circulação de mercadorias e pessoas. Este projeto tem uma repercussão significativa sobre as áreas com maior sobrecarga de transportes e que se encontram em condições precárias de utilização, afetando a produção econômica em todos os níveis (DERBA, 2015).

O PREMAR reflete a estratégia de melhorar a articulação física do Estado e ordenar a sua estrutura de transportes, ações fundamentais para uma maior integração e equilíbrio espacial, bem como de viabilizar o aproveitamento integral do potencial competitivo da economia. Trata-se de uma nova filosofia de contratação na qual uma mesma empresa que ganha o contrato de restauração/reabilitação do trecho de rodovia fica responsável pela sua manutenção por cinco anos. Esta parece ser uma excelente maneira de garantir-se um maior cuidado na atividade de



restauração, uma vez que a mesma empresa que desempenhou esta tarefa terá a seu cargo a manutenção do trecho, o que ocorrerá a um preço fixo, devendo a medição ser executada através de indicadores de qualidade do pavimento (DERBA, 2015).

#### 5.1.1.2.3. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - PRODETUR/NE

Os investimentos realizados pelo Prodetur II visam promover o crescimento de forma sustentável e responsável em locais com potencial turístico, apoiando componentes de capacitação e treinamento de pessoal do setor privado de forma ampla e integrada. Na Bahia, o programa investe nos quatro polos turísticos considerados prioritários pelo programa: Salvador e Costa dos Coqueiros, Polo do Descobrimento, Chapada Diamantina e Litoral Sul (DERBA, 2015).

#### 5.1.1.2.4. Programa de Desenvolvimento Industrial e de Integração Econômica do Estado da Bahia – Programa Desenvolve

Tem como objetivo fomentar e diversificar a matriz industrial e agro industrial do Estado, com formação de adensamentos industriais nas regiões econômicas e integração das cadeias produtivas essenciais ao desenvolvimento econômico e social e à geração de emprego e renda no Estado, de acordo com a Lei nº 7.980/2002. (SEAGRI, 2014).

#### 5.1.1.2.5. Plano Estadual de Recursos Hídricos (PERH)

O plano foi lançado no ano de 2005, através da Resolução CONERH nº. 01/05, no qual, redefiniu a regionalização para fins de gestão de recursos hídricos. A partir de então, a gestão dos recursos hídricos estaduais passou a ser executada com base em 17 (dezessete) unidades de gestão, denominadas de Regiões de Planejamento e Gestão das Águas (RPGAs), sendo 8 RPGAs, correspondendo a bacia hidrográfica do Rio São Francisco (IEMA, 2015).

Através da Resolução CONERH nº. 43, de 2009, a divisão hidrográfica da Bahia, passou de 17 para 26 RPGAs. A mudança foi baseada no documento “Proposta de revisão da regionalização para a gestão de recursos hídricos no Estado da Bahia”, uma proposição do INGÁ feita em dezembro de 2008, tomando por referência as leis estadual nº 10.432/06 e federal nº 9.433/97. Essa mudança buscou a incorporar o fomento à gestão compartilhada dos rios estaduais, que ligam territórios baianos a outros Estados (IEMA, 2015).

O PERH/BA é implementado através de um conjunto de ações governamentais, aqui denominadas Programas, com o objetivo de garantir a gestão integrada dos recursos hídricos através da articulação e compatibilização dos processos de gestão da oferta e da demanda de água. Como o PERH/BA estará subordinado ao Plano Estratégico da Bahia no que concerne ao gerenciamento dos recursos hídricos, as linhas de ação de ambos deverão estar sintonizadas para o horizonte de tempo 2004 a 2020. Deverá, também, haver sintonia com o PPA 2004-2007 no que concerne à preservação, recuperação e o uso racional e sustentável de recursos naturais através das seguintes linhas de intervenção: - recuperação dos recursos degradados, envolvendo políticas que visam a recuperação das bacias hidrográficas, do solo, da água e do ecossistema,

restabelecendo as condições favoráveis à preservação dos recursos hídricos; e - uso sustentável dos recursos naturais, envolvendo ações voltadas para o uso racional dos recursos naturais que atendam às necessidades humanas e a demanda hídrica nos diversos setores produtivos. Destacam-se as seguintes ações: gestão dos recursos naturais (principalmente os recursos hídricos), preservação e uso racional dos recursos hídricos, monitoramento e controle do uso da água, outorga de direito de uso e cobrança pelo uso dos recursos hídricos e exploração sustentável dos mananciais hídricos subterrâneos e superficiais (CONERH, 2005).

#### 5.1.1.2.6. Projeto Corredores Ecológicos: Corredor Central da Mata Atlântica.

O Projeto Corredores Ecológicos, componente do Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras – PPG 7, tem como principal objetivo a conservação in situ da diversidade biológica das florestas tropicais do Brasil, por meio da integração de Unidades de Conservação públicas e privadas em “corredores ecológicos” selecionados (INEMA,2014).

Este projeto pressupõe a construção de uma estratégia que promova a compatibilização das atividades humanas com a utilização sustentável dos recursos naturais e a conservação da biodiversidade dos ecossistemas marinhos e costeiros que se estendem ao longo do Corredor Central da Mata Atlântica. Na Bahia, o Projeto Corredores Ecológicos possui uma Unidade de Coordenação Estadual – UCE/BA que está vinculada ao INEMA e tem por objetivo coordenar as ações do projeto, dando apoio técnico, institucional e acompanhando as ações dos executores. (INEMA,2014).

Este Projeto apresenta uma nova estratégia de conservação da biodiversidade, indo além do paradigma das “ilhas biológicas” constituídas pelas unidades de conservação, para propor o manejo integrado de grandes extensões territoriais mediante o uso gradativo de seus recursos, desde a conservação estrita até o aproveitamento sustentado (INEMA,2014).

#### 5.1.1.2.7. Programa Estadual de Assistência Técnica e Extensão Rural na Agricultura Familiar - PROATER

Instituído pela Lei nº 12.372/2011, tem como objetivo dinamizar a produção e a rentabilidade das famílias rurais, a partir do acesso sistemático às informações tecnológicas e políticas públicas de estímulo ao desenvolvimento sustentável (SEAGRI, 2014).

#### 5.1.1.2.8. Programa Agroindústrias

Fomentar a verticalização da produção com vistas a agregação de valor do produto final de empreendimentos da agricultura familiar (SEAGRI, 2014).

#### 5.1.1.2.9. Programa Acesso à Mercados

Aumentar a comercialização de produtos oriundos da agricultura familiar em todos os territórios da Bahia. Tem como meta promover um conjunto de ações integradas ao processo de comercialização da produção de 150 famílias de agricultores (SEAGRI, 2014).

#### 5.1.1.2.10. Programa Produção Agrícola

Disponibilizar insumos produtivos à agricultura familiar nas safras de inverno até que este ciclo se torne autossustentável, objetivando o aumento da produtividade e da produção, gerando segurança alimentar e aumentando a renda do agricultor (SEAGRI, 2014).

### 5.1.1.3. Esfera Municipal

#### 5.1.1.3.1. Plano Diretor Participativo

Instituído pela lei nº. 10.257, de 10 de junho de 2001, o Estatuto da cidade estabelece diretrizes gerais da política urbana a ser executada pelos municípios brasileiros. Suas diretrizes devem ser utilizadas de acordo com as características locais de cada município, implementadas através do plano diretor, que exerce o papel de instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do município.

O plano diretor deve ser aprovado por lei municipal, onde deve ser revisto a cada dez anos e suas diretrizes e prioridades devem ser incorporadas pelas leis orçamentárias (Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei Orçamentária Anual).

Na Bahia, dos 417 municípios apenas 184 tem plano diretor e 69 em elaboração. Desse 184, 127 tem lei específica de parcelamento do solo e 115 tem lei específica de zoneamento ou uso e ocupação do solo (IBGE, 2013).

Segundo o IBGE (2013), os municípios que tem a sua sede interceptadas pelo atual traçado da rodovia BR-101/BA, possuem os seguintes instrumentos de planejamento:

- **Governador Mangabeira** – Possui Plano Diretor, com lei específica de parcelamento do solo e de zoneamento;
- **Sapeaçu** – Possui, apenas, lei sobre o parcelamento do solo;
- **Presidente Tancredo Neves** – Possui Plano Diretor, com lei específica de parcelamento do solo e de zoneamento;
- **Teolândia** – Plano Diretor em elaboração;
- **Wenceslau Guimarães** - Plano Diretor em elaboração;
- **Gandu** - Possui Plano Diretor, legislação de parcelamento do solo e de zoneamento como parte integrante do plano;

- **Ubaitaba** - Possui Plano Diretor, com lei específica de parcelamento do solo e de zoneamento;
- **Aurelino Leal** - Possui Plano Diretor, legislação de parcelamento do solo e de zoneamento como parte integrante do plano;
- **Itabuna** - Possui Plano Diretor, com lei específica de parcelamento do solo e de zoneamento;
- **Buerarema** – Não Possui instrumentos de planejamento.
- **São José da Vitória** - Plano Diretor em elaboração;
- **Itagimirim** - Possui, apenas, lei de perímetro urbano e de zona ou área de interesse social;
- **Eunápolis** - - Possui Plano Diretor, com lei específica de parcelamento do solo e de zoneamento.

## 5.1.2. EMPREENDIMENTOS E ATIVIDADES DA ÁREA DE ESTUDO

Os empreendimentos e as atividades da área de estudo, existentes ou previstos, foram levantados durante a pesquisa de percepção socioeconômica junto às entidades do setor privado e do poder público. Essa pesquisa permitiu identificar os empreendimentos e as atividades que possuem relação com a rodovia BR-101, e que podem apresentar sinergia com os impactos da duplicação e operação da rodovia.

Os empreendimentos e as atividades localizados na área de estudo da rodovia BR-101 foram separados por áreas, e estão apresentados da seguinte forma: Ferrovias; Rodovias; Portos; Aeroportos; Gasodutos e Distritos Industriais.

### 5.1.2.1. Ferrovias

#### 5.1.2.1.1. Ferrovia Centro-Atlântica

A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é originária da Rede Ferroviária Federal S.A, onde após sua desestatização começou a operar, em 1º de setembro de 1996, consorciada pelos grupos Mineração Tacumã Ltda. (empresa controlada pela Vale), Ralph Partners, Railtex International Holdings Inc, Interférrea S.A. - Serviços Ferroviários e Intermodais, Judori - Administração, Empreendimento e Participações S.A., Companhia Siderurgia Nacional (CSN), Gruçai Participações S.A., Tupinambarana S.A. e Varbra S.A (ANTF, 2015).

A FCA desenvolveu-se exclusivamente para a operação de cargas, principalmente em grãos como a soja, derivados de petróleo e álcool combustível. Em setembro de 2003, autorizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Vale assumiu o controle acionário da FCA, com 99,9% (ANTF, 2015).

A ferrovia intercepta a rodovia BR-101 em três pontos, a saber:

- I. Município de Conceição da Feira, entre o km 186 e o km 187, UTM 24L 505.264 E / 8.619.353 S;
- II. Município de Conceição da Feira, entre o km 192 e o km 193, UTM 24L 502.564 E / 8614.531 S;
- III. Município de Cruz das Almas, Km 218+500, UTM 24L 488.676 E / 8.602.168 S.





**FIGURA 5.1 – MAPA DE INTERCEPÇÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA COM A BR-101/BA**

#### 5.1.2.1.2. Ferrovia de Integração Oeste/Leste (FIOL)

De acordo com a VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias (2014), a Ferrovia de Integração Oeste/Leste (FIOL), com 1.527 km de extensão, estabelecerá a comunicação entre o Complexo Porto Sul e as cidades baianas de Caetité e Barreiras a Figueirópolis, no Tocantins, ponto de interligação dessa ferrovia com a Ferrovia Norte/Sul (FNS). Tem como objetivos estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga de longa distância, favorecer a multimodalidade, interligar a malha ferroviária brasileira, propor nova alternativa logística para o escoamento da produção agrícola e de mineração por meio do terminal portuário em Ilhéus/BA e incentivar investimentos, para incrementar a produção e induzir a processos produtivos modernos.

Esta ferrovia passará pelos Estados da Bahia e Tocantins, sendo dividida nos seguintes trechos:

- Ilhéus/BA – Caetité/BA = A principal finalidade desse trecho da FIOL será o transporte de minério de ferro a partir de Caetité, onde estão as minas da Bahia Mineração (BAMIN). O projeto da empresa prevê a condução do minério de ferro até o Porto Sul, importante complexo portuário previsto para ser construído nas imediações da cidade de Ilhéus.
- Caetité/BA – Barreiras/BA = Na área de abrangência desse trecho da ferrovia as atividades econômicas mais importantes são o agronegócio e a mineração. No polo de Barreiras, além da lavoura e da pecuária, outras atividades estão associadas, tais como o beneficiamento, a armazenagem, o transporte e a comercialização dos produtos e insumos. Na região do Oeste Baiano as culturas que predominam são soja, milho, algodão, feijão e mandioca.
- Barreiras/BA – Figueirópolis/TO = Neste trecho, ao se conectar com a FNS em Figueirópolis/TO e com a Ferrovia Centro Atlântica – FCA, no Polo de Brumado/BA, a FIOL formará importante corredor logístico de transporte, ampliando as possibilidades de escoamento da produção econômica do país.

#### 5.1.2.2. Rodovias

##### 5.1.2.2.1. Sistema Viário Oeste

O Sistema Viário Oeste é um projeto de integração do sistema rodoviário baiano, que visa conectar a cidade de Salvador a importantes rodovias do Estado, tais como a BA- 001, a BR-101 e a BR-242. A expectativa do governo baiano é que o projeto seja capaz de redirecionar o vetor de investimento em prol das regiões do Recôncavo e do Sul Baiano. Ainda, SVO proporcionará fácil acesso destas regiões aos dois maiores portos do estado, o Porto de Aratu, localizado na Região Metropolitana de Salvador e o Porto de Salvador, além de reduzir a distância entre Salvador e os mercados da Região Sudeste (SEPLAN, 2015).



Segundo a Secretaria do Planejamento do Governo da Bahia, para promover a integração de todas essas regiões, serão realizados diversos investimentos adicionais na infraestrutura viária da região, incluindo:

- Construção dos acessos viários na ilha e cidade de Salvador;
- Redefinição do traçado da BA-001 na Ilha de Itaparica;
- Duplicação da Ponte do Funil, entre Vera Cruz e Jaguaripe;
- Requalificação da BA-001 e BA-046 até Santo Antônio de Jesus;
- Construção de trecho de rodovia (aproximadamente 58km), entre Santo Antônio de Jesus e Castro Alves;
- Requalificação da ligação viária entre Castro Alves e a BR-116;
- Novas avenidas em Salvador.

O principal elemento do SVO é a Ponte Salvador-Itaparica, onde conectará a capital baiana ao município de Vera Cruz na Ilha de Itaparica, propiciando uma saída a oeste da capital baiana, região na qual está localizada a Baía de Todos os Santos. Esse melhoramento viário se configurará como um importante eixo de acesso aos mercados localizados a sul e a oeste da capital do Estado. O restante do SVO consiste em melhoramentos da estrutura viária tendo por fim adequar a mesma ao aumento de fluxo de veículos esperado após a construção da Ponte. Integradas, as obras como a Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, o Porto Sul e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste vão redesenhar a logística do Estado, permitindo novas alternativas de crescimento e desenvolvimento até o próximo século. (SEPLAN, 2015).

### **5.1.2.3. Portos**

#### **5.1.2.3.1. Complexo Portuário Porto Sul**

O Complexo Portuário Porto Sul envolve a instalação de dois novos Terminais de Uso Privado (TUP) no município de Ilhéus: o Porto Sul e o BAMIN – Bahia Mineração S.A. O Porto Sul, cuja obra tem prazo de execução de 5 anos, terá capacidade para movimentar 75 milhões de toneladas/ano de granéis sólidos, carga geral e contêineres com previsão de investimentos estimados em R\$ 2,422 bilhões. O TUP BAMIN, com prazo de 3 anos de construção, 20 milhões de toneladas/ano de granéis sólidos (minério), terá um investimento estimado em R\$ 898 milhões (Portos, 2015).

O TUP Porto Sul poderá receber embarcações de até 260 metros de comprimento e 15 metros de calado. Já o TUP BAMIN, poder receber embarcações de 220 metros de comprimento e 18,3 metros de calado. Os dois terminais criarão Complexo Portuário Porto Sul, composto por retroárea de 1.224,9 ha, ponte de acesso marítimo e píer com quebra-mar a 3.500 metros da costa (Portos, 2015).

Concebido como um empreendimento do Planejamento Estratégico do Estado da Bahia, o Porto Sul, em associação à Ferrovia Oeste-Leste (Fiol), formará um moderno complexo logístico

do país. Exercerá o papel de um dos mais importantes polos logísticos do leste do Brasil, articulando a Região do Litoral Sul a um conjunto de economias ao longo do eixo da Ferrovia de Integração Oeste Leste. Através da BR-101 e da navegação entre portos, a área de influência do Porto Sul alcança os polos de celulose de Eunápolis e Mucuri, na região Extremo Sul (RIMA, 2015).

No Estado da Bahia, o empreendimento fomentará (RIMA, 2015):

- i. Oeste Baiano: uma maior competitividade nas cadeias de grãos, carnes, algodão e biocombustíveis;
- ii. Semiárido: considerando o cruzamento da Ferrovia Oeste-leste com a BR-116 e a hidrovía do São Francisco, o Porto Sul ampliará o valor das jazidas minerais do estado, especialmente o minério de ferro, as rochas ornamentais e as matérias-primas cerâmicas;
- iii. Sul: Os polos agroindustriais do Sul e Baixo Sul, também serão beneficiados com a articulação da BR-101 com o novo Porto. Através da articulação da Ferrovia de Integração Oeste Leste com a Ferrovia Centro-atlântico, nas proximidades de Brumado

#### 5.1.2.3.2. Porto Ilhéus

O Porto de Ilhéus foi construído em meados do ano de 1920, na Foz do Rio Cachoeira. Foi transferido para a Ponta do Malhado em 31 de janeiro de 1971, devido a problemas de assoreamento. Atualmente o Porto é administrado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Dispõe de um cais de atracação de 432 m, sendo o berço norte destinado basicamente à movimentação de granéis sólidos e o berço sul destinado para carga geral e granéis sólidos. Possui uma estrutura retroportuária de uso público e também com dois armazéns com área de 8.025 m<sup>2</sup> cada um, localizados na retroárea do cais (SEP, 2012).

O principal acesso rodoviário ao porto é através da rodovia BR-415, a qual recebe o nome de Avenida Itabuna ao adentrar a cidade de Ilhéus, seguindo para a Avenida Petrobrás e Rua Tobias Barreto, chegando aos portões do porto pela Rua Porto de Ilhéus. O acesso à rodovia BR-415, dá pela rodovia a BA-262 a nordeste e a BR-101, que corta a BR-415 e a BA-262 no sentido Norte-Sul. Secundariamente e ao sudoeste, a BR-251 liga Ilhéus à BR-101 (SEP, 2012).

O Porto movimentou, em 2011, 267.100 toneladas de carga, sendo 213.007 t de granéis sólidos e 54.093 t de carga geral. Os granéis sólidos movimentados no porto são soja, milho, minérios metálicos (concentrado de níquel e óxido de magnésio) e cacau. Ainda, a frequência significativa de navios de cruzeiro, os quais, de acordo com a base de dados das CODEBA, em 2011 fizeram 44 escalas no porto: 33 delas de janeiro a março, na temporada 2010-11, e 11 em novembro e dezembro, na temporada 2011-12. O tempo médio de escala foi de 9,4 h/navio (SEP, 2012).

#### 5.1.2.3.3. Novo Terminal Marítimo Avançado de Belmonte

O atual Terminal Marítimo de Belmonte foi construído no ano de 2002, originalmente, para escoar toras de eucalipto até a unidade da Fibria em Aracruz/ES. A atual estrutura do terminal consiste basicamente de: Retroárea – formada por portaria, balança armazém, escritório, refeitório e outras áreas complementares; Ponte de acesso; Terminal de operações; Quebramar (RIMA, 2012).

Com a construção da Unidade de Produção da VERACEL Celulose S/A, em maio de 2005, localizada nos municípios de Eunápolis e Belmonte, passou-se a produzir celulose branqueada de eucalipto, produzindo 1.200.000 toneladas de celulose/ano, sendo, prioritariamente, transportado por barcaças através do terminal marítimo em Belmonte (RIMA, 2012).

A logística de transporte de celulose em fardos da VERACEL consiste no transporte por caminhões, através da BA-275, em um percurso de 60 km, até o terminal marítimo. Do terminal parte uma barcaça a cada 52 horas, carregada com cerca de 7.100 toneladas, destinadas ao terminal oceânico da empresa Portocel, em Aracruz/ES. O restante da carga é transportado por caminhões “bitrens” através da BR 101, percorrendo 530 km, até o terminal da Portocel (RIMA, 2012).

Com a intensão da VERACEL de ampliar sua produção, aumentando de 1,2 milhões de tonelada/ano para 2,7 tonelada/ano, o atual terminal não comportará a futura demanda, sendo necessário o aumento do transporte por caminhões através da BR-101. Esse aumento será significativo, uma vez que, uma barcaça equivale em torno de 275 viagens de caminhões (RIMA, 2012).

Dessa forma, o projeto do Terminal Marítimo Avançado de Belmonte apresenta uma capacidade de 3 milhões de tonelada/ano. Possui uma distância de 1.620 metros da praia, profundidade natural de 7 metros, evitando-se a necessidade de dragagem. Terá um quebra mar em forma de “U”, com cerca de 600 metros de extensão. Diferentemente do antigo terminal, onde a plataforma é afastada do quebramar, o novo terminal de operações será construído sobre o quebramar (RIMA, 2012).

#### 5.1.2.4. Aeroportos

O plano de aviação regional visa fortalecer e ampliar a malha de aeroportos regionais, aperfeiçoar a qualidade do serviço prestado ao passageiro, agregar novos aeroportos à rede de transporte aéreo regular, aumentar o número de rotas operadas pelas empresas aéreas (EPL, 2014).

Os investimentos previstos são da ordem de R\$ 548 milhões em 20 aeroportos no Estado da Bahia e incluirão a reforma e construção de pistas, melhorias em terminais de passageiros, ampliação de pátios, revitalização de sinalizações e de pavimentos, entre outros. Os recursos virão do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Dos municípios abrangidos pelo sistema rodoviário da BR 101/BA, 06 estão contemplados no Programa: Feira de Santana, Ilhéus, Marau, Porto Seguro, Santo Antônio do Jesus e Teixeira de Freitas.

#### **5.1.2.5. Gasodutos**

##### **5.1.2.5.1. Gasoduto Sudeste-Nordeste (GASENE)**

O Gasoduto Sudeste-Nordeste aumenta a distribuição do gás da Bolívia e das áreas produtoras (bacias de Campos, Santos e Espírito Santo) para suprir o déficit na oferta de gás para a Região Nordeste. Tem a capacidade de transportar 20 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás natural e cumpre a função estratégica de integrar as malhas de transporte de gás natural das regiões Sudeste e Nordeste (TRANSPETRO, 2015).

O GASENE foi dividido em três trechos: Cacimbas-Vitória (130 km), Cabiúnas-Vitória (303 km) e Cacimbas-Catu (954 km). O terceiro trecho (gasoduto Cacimbas-Catu), que compreende a Bahia, foi inaugurado em março de 2010 e possui uma capacidade de transporte de 20 Mm<sup>3</sup>/dia, quase o dobro do volume de gás produzido na região Nordeste (TRANSPETROS, 2015).

Ao longo do gasoduto Cacimbas-Catu, foram construídas cinco estações intermediárias, para o recebimento e passagem de “pig” localizadas, sendo três no Estado da Bahia, localizadas nos municípios de Valença, Itajuípe e Itapebi. Além das estações foram construídos três pontos de entrega, localizados nos municípios de Itabuna, Eunápolis e Mucuri. Todos construídos juntamente ao projeto da linha tronco e foram projetados para fornecer gás natural à concessionária BAHIAGÁS. O projeto considerou a capacidade máxima de fornecimento de 500 km<sup>3</sup>/dia para estes pontos. (TRANSPETRO, 2011)

#### **5.1.2.6. Distritos Industriais**

A Bahia conta com 16 distritos industriais (Secretaria da Indústria Comércio e Mineração, 2014) destes, três localizam-se na região de abrangência do empreendimento. O setor está em expansão, com projetos de infraestrutura em fase de planejamento e ou de implantação por parte dos municípios, o que permite deduzir que a duplicação da BR 101 representa uma vantagem locacional, por estarem numa posição que se torna passagem rodoviária obrigatória entre as regiões norte e nordeste do país, e que facilita o acesso às outras rodovias, aos portos e aeroportos, agilizando o escoamento da produção e facilitando a obtenção da mão-de-obra.

##### **5.1.2.6.1. Distrito Industrial de Santo Antônio de Jesus**

O polo industrial da microrregião de Santo Antônio de Jesus concentra a mais antiga rede urbana do estado da Bahia, composta por 11 municípios, oriundos do cultivo da cana e do fumo. É composto por indústrias de calçados, plásticos, fertilizantes e móveis, produção de areia e argila. O comércio e os serviços tornaram-se os mais importantes setores da economia. Possui e 15 empresas instaladas e emprega 2.020 trabalhadores.

A proximidade com Feira de Santana e Salvador propicia maior dinâmica no setor produtivo e atração para novos investimentos. O crescimento do agronegócio nesta microrregião e as implantações de agroindústrias podem ser considerados como indicadores da desconcentração espacial das atividades econômicas, permitindo a redução da pressão demográfica sobre a capital e mais oferta de empregos em cidades que fazem parte da região do recôncavo baiano.

#### 5.1.2.6.2. Distrito Industrial de Ilhéus

Localizado na Rodovia BA – 262 (Ilhéus/Uruçuca), tem um total de 71 empresas instaladas e 7.643 trabalhadores.

A microrregião de Ilhéus-Itabuna pela elevada aglomeração urbana, forma uma “capital regional”, conforme classificação do IBGE. É a que concentra o maior número de municípios interceptados pelo atual traçado da BR-101 e divide-se em duas subáreas, uma abrange a região cacauera e a outra é composta pelos municípios do litoral sul. Contempla grande variedade de atividades produtivas, e a economia se baseia na agricultura, indústrias e turismo. O município de Ilhéus possui um importante polo de informática do Estado e um distrito industrial. Os setores do comércio e de serviços, associados ao turismo, encontram-se em franca expansão.

Itabuna é considerado um importante entreposto do estado da Bahia e, por sua localização, considerado um polo de serviços médicos, de prestação de serviços e de educação, além do que Indústrias de grande porte como Nestlé, Kissex, Produtos Padim, Delphi Cacau, Cambuci S/A (Penalty) fazem parte do polo industrial.

#### 5.1.2.6.3. Distrito Industrial de Eunápolis

A indústria de celulose Veracel, localizada no extremo sul da Bahia opera em uma região que abrange os municípios de Eunápolis, Belmonte, Itagimirim, Itapebi, Mascote, dentre outros, apresentando uma importante influência na dinâmica econômica e territorial desses municípios. As operações industriais se concentram em Eunápolis e Belmonte.

Eunápolis possui e 17 empresas instaladas e emprega 569 trabalhadores. Os setores mais desenvolvidos são os de produtos de minerais não metálicos, móveis, produtos alimentares e madeira.

## 5.2. LEGISLAÇÃO AMBIENTAL

### 5.2.1. LEGISLAÇÃO FEDERAL

#### 5.2.1.1. Políticas, Planos Nacionais e Normas Gerais Aplicáveis

Neste item serão apresentados os requisitos legais que tratam dos temas de forma mais ampla ou macro, apresentando em seus textos definições, instrumentos, unidades de planejamento, atividades sujeitas ao licenciamento, tipos de licença, diretrizes gerais para os

estudos ambientais, crimes ambientais e penalidades previstas, bem como, estabelecem competências e responsabilidades, entre outros.

- **Lei nº 6.902, de 27/04/1981** - Dispõe sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental.
- **Lei nº 6.938, de 31/08/1981** - Institui a Política Nacional do Meio Ambiente (alterada pela Lei nº 10.165, de 27/12/2000)
- **Lei nº 7.661, de 16/05/1988** - Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.
- **Lei nº 8.617, de 04/01/1993** - Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.
- **Lei nº 9.433, de 08/01/1997** – Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos.
- **Lei nº 9.605, de 12/02/1998** - Lei de Crimes Ambientais.
- **Decreto nº 6.514, de 22/07/2008** - Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.
- **Decreto nº 6.686, de 10/12/2008** - Altera e acresce dispositivos ao Decreto n. 6.514, de 22 de julho de 2008, que dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente e estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações.
- **Lei nº 9.795, de 27/04/1999** - Institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências.
- **Decreto nº 4.281, de 25/06/2002** - Regulamenta a Lei nº. 9.795, de 27 de abril de 1999, que institui a Política Nacional de Educação Ambiental, e dá outras providências.
- **Lei nº 10.257/2001** - Estatuto da Cidade - incorpora conteúdos relacionados ao debate ambiental no desenvolvimento urbano.
- **Decreto nº 95.733, de 12/02/1988** - Dispõe sobre a Inclusão no Orçamento dos Projetos e Obras Federais, de recursos destinados a prevenir ou corrigir os prejuízos de natureza ambiental, cultural e social decorrentes da execução desses projetos e obras.
- **Decreto Federal nº 5.758/06** - Institui o Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas - PNAP, seus princípios, diretrizes, objetivos e estratégias, e dá outras providências;
- **Decreto nº 6.025, de 22/01/2007** - Instituiu o PAC – Plano de Aceleração do Crescimento.
- **Decreto nº 6.040, de 07/02/2007** - Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais.



- **Resolução CONAMA nº 001, de 23/01/1986** – Define Impacto Ambiental. Apresenta as diretrizes gerais para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental – EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.
- **Resolução CONAMA nº 09, de 03/12/1987** - Dispõe sobre as Audiências Públicas.
- **Resolução CONAMA nº 237, de 19/12/1997** - Dispõe sobre o Licenciamento Ambiental.
- **Resolução Recomendada nº 22, de 06/12/2006** – Ministério das Cidades – Conselho das Cidades - Emite orientações quanto à regulamentação dos procedimentos para aplicação dos recursos técnicos e financeiros, para a elaboração do Plano Diretor dos municípios inseridos em área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental, de âmbito regional ou nacional, com referência nas diretrizes constantes dos incisos II, IX e XIII do art. 2º e inciso V do art. 41, do Estatuto da Cidade.
- **Instrução Normativa IBAMA nº 02 de 2010** - Trata das normas a serem aplicadas para a concessão de licença ambiental necessária para a regularização da malha rodoviária federal.

#### 5.2.1.2. Recursos Hídricos e Florestais

Considerando que o traçado da rodovia atravessará diversos cursos hídricos e que o projeto deverá prever obras de pontes, bueiros, canais de drenagem, bem como, retirada de vegetação, entre outras interferências, é essencial que todas estas ações estejam de acordo com o preconizado pelas legislações.

- **Lei nº 9.984, de 17/06/2000** - Estabelece a competência da Agência Nacional de Águas – ANA - para outorgar o direito de uso de recursos hídricos em corpos de água de domínio da União, bem como emitir outorga preventiva.
- **Lei nº 9.985, de 18/07/2000** - Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC.
- **Decreto nº 4.340, de 22/08/2002** - Regulamenta artigos da Lei no 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC, e dá outras providências
- **Decreto nº 6.848, de 14/05/2009** - Altera e acrescenta dispositivos ao Decreto no 4.340, de 22 de agosto de 2002, para regulamentar a compensação ambiental.
- **Lei Nº 11.428, de 22/12/06** - Utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica.
- **Decreto nº 6.660, de 21/11/2008** - Regulamenta dispositivos da Lei no 11.428, de 22 de dezembro de 2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica.



- **Lei nº 12.651, de 25/05/2012** – Dispõe sobre a Proteção da Vegetação Nativa (novo Código Florestal Brasileiro). Altera a Lei nº 6.938, de 31/08/1981, Lei nº 9.393, de 19/12/1996 e a Lei nº 11.428, de 22/12/2006. Revoga a Lei nº 4.771/1965.
- **Decreto 7830/2012** - Dispõe sobre o Sistema de Cadastro Ambiental Rural, o Cadastro Ambiental Rural, estabelece normas de caráter geral aos Programas de Regularização Ambiental, de que trata a Lei no 12.651, de 25 de maio de 2012, e dá outras providências.
- **Lei nº 12.727, de 17/10/2012** - Altera a Lei nº 12.651, a Lei nº 6.938, de 31/08/1981, Lei nº 9393, de 19/12/1996 e a Lei nº 11.428, de 22/12/2006.
- **Resolução CONAMA nº 10, de 01/10/1993** - Estabelece os parâmetros básicos para análise dos estágios de sucessão da Mata Atlântica.
- **Resolução CONAMA nº 004, de 04/05/1994** - Define vegetação primária e secundária nos estágios inicial, médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica, a fim de orientar os procedimentos de licenciamento de atividades florestais na Bahia.
- **Resolução CONAMA nº 278, de 24/05/2001** - Dispõe contra o corte e exploração de espécies ameaçadas de extinção da flora da Mata Atlântica.
- **Resolução CONAMA nº 300, de 20/03/2002** - Complementa os casos passíveis de autorização de corte previstos no Art. 2º da Resolução nº 278/ 2001.
- **Resolução CONAMA nº 302, de 20/03/2002** - Define os parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente de reservatórios artificiais e o regime de uso do entorno.
- **Resolução CONAMA nº 303, de 20/03/2002** - Define os parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente.
- **Resolução CONAMA nº 357, de 17/03/2005** - Classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento.
- **Resolução CONAMA nº 369, de 28/03/2006** - Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP.
- **Resolução CONAMA nº 371, de 05/04/2006** - Estabelece diretrizes aos órgãos ambientais para o cálculo, cobrança, aplicação, aprovação e controle de gastos de recursos advindos de compensação ambiental.
- **Resolução CONAMA nº 428, de 20/12/2010** - Dispõe, no âmbito do licenciamento ambiental sobre a autorização do órgão responsável pela administração da Unidade de Conservação - UC, de que trata o § 3º do artigo 36 da Lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000, bem como sobre a ciência do órgão responsável pela

administração da UC no caso de licenciamento ambiental de empreendimentos não sujeitos a EIA-RIMA e dá outras providências.

- **Portaria Ministério do Meio Ambiente nº 126 de 27/05/2004** - estabeleceu a apresentação do mapa "Áreas Prioritárias para a Conservação, Utilização Sustentável e Repartição de Benefícios da Biodiversidade Brasileira".

### 5.2.1.3. Quilombolas e Terras Indígenas

Considerando que na região da atual rodovia apresenta áreas de quilombolas e terras indígenas, é essencial que todas estas ações estejam de acordo com o preconizado pelas legislações.

- **Lei nº 6.001 de 1973** - Dispõe sobre o Estatuto do Índio.
- **Decreto nº 1.141 de 1994** - Dispõe sobre as ações de proteção ambiental, saúde e apoio às atividades produtivas para as comunidades indígenas.
- **Decreto nº 1775 de 1996** - Procedimento administrativo de demarcação de Terras Indígenas.
- **Decreto nº 4.887 de 2003** - Regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos.
- **Portaria Interministerial Nº 419, de 26/10/2011** - Ministério do Meio Ambiente (MMA), Ministério da Justiça (MJ), Ministério da Cultura (MINC) e Ministério da Saúde (MS) - Regulamenta a atuação da Fundação Nacional do Índio-FUNAI, da Fundação Cultural Palmares-FCP, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN e do Ministério da Saúde, incumbidos da elaboração de parecer em processo de licenciamento ambiental de competência federal, a cargo do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA.
- **Instrução Normativa INCRA n.º 16 de 2004** - Regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos;
- **Instrução Normativa INCRA n.º 20 de 2005** - Regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação, desintrusão, titulação e registro das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos de que tratam o Art. 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988 e o Decreto nº 4.887, de 20 de novembro de 2003.
- **Instrução Normativa FUNAI Nº 02/2007** - Estabelece normas sobre a participação do órgão no processo de licenciamento ambiental de empreendimentos ou atividades potencialmente causadoras de impacto no meio ambiente das Terras Indígenas, na cultura e nos povos indígenas.

- **Instrução Normativa nº 20/05** - regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação, desintrusão, titulação e registro das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos;

#### 5.2.1.4. Monumentos Arqueológicos e Espeleológicos

Considerando que na região da atual rodovia constatam-se grutas, é essencial que todas estas ações estejam de acordo com o preconizado pelas legislações.

- **Constituição Federal de 1988, Art. 20, IX e X** - define os recursos minerais e o subsolo como sendo bens da União, assim como também as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos.
- **Lei nº 3.924, de 26/07/1961** - Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos.
- **Decreto nº 99.556, de 01/10/1990** - Dispõe sobre a proteção das cavidades naturais subterrâneas existentes no Território Nacional e dá outras providências.
- **Resolução CONAMA nº 05, de 06/08/1987** - Aprova o Programa Nacional de Proteção ao Patrimônio Espeleológico.
- **Portaria SPHAN nº 07, de 01/12/1988** - Estabelece os procedimentos necessários à comunicação prévia, às permissões e às autorizações para pesquisas e escavações arqueológicas em sítios arqueológicos.
- **Portaria IPHAN nº 230, de 17/12/2002** - Dispõe sobre os procedimentos necessários para obtenção das licenças ambientais referentes à apreciação e acompanhamento das pesquisas arqueológicas no país.

#### 5.2.1.5. Gerenciamento das Obras, Saúde e Segurança do Trabalho

Para a fase de execução, atenção especial deverá se concentrar nas atividades relativas ao canteiro de obras, visando o adequado gerenciamento dos efluentes líquidos e resíduos sólidos gerados, bem como, nas ações preventivas relativas à saúde e a segurança dos colaboradores e usuários da rodovia.

- **Resolução CONAMA nº 307, de 05/07/2002** - Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.
- **Resolução CONAMA nº 430, de 16/05/2011** - Estabelece as condições e os padrões para o lançamento de efluentes em corpos receptores.
- **Portaria Interministerial dos Ministério dos Transportes e do Meio Ambiente nº 423** - Institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis – PROFAS.

- **Instrução de Serviço DG/DNIT nº03 de 04/02/2011** - Estabelece a RAC – Responsabilidade Ambiental das Contratadas – pela execução dos empreendimentos do DNIT.
- **NBR 7678** - Segurança na execução de obras e serviços de construção.
- **NR-4** Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho.
- **NR-5** Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA.
- **NR-6** Equipamentos de Proteção Individual – EPI.
- **NR-7** Programas de Controle Médico de Saúde Ocupacional.
- **NR-9** Programa de Prevenção de Riscos Ambientais.
- **NR-10** Instalações e Serviços em Eletricidade.
- **NR-11** Transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais.
- **NR-12** Máquinas e Equipamentos.
- **NR-16** Atividades e operações perigosas.
- **NR-18** Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção.
- **NR-19** Explosivos.
- **NR-21** Trabalho a céu aberto.
- **NR-23** Proteção Contra Incêndios.
- **NR-24** Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho.

#### **5.2.1.6. Ruídos e Emissões Atmosféricas**

Entendendo que a construção e operação de uma rodovia é uma atividade geradora de ruídos e emissões atmosféricas, é essencial que todas estas ações estejam de acordo com o preconizado pelas legislações.

- **Resolução CONAMA nº 05, de 15/06/1989** – Institui o PRONAR: Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar.
- **Resolução CONAMA nº 01, de 08/03/1990** - Dispõe sobre a emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, determinando padrões, critérios e diretrizes.
- **Resolução CONAMA nº 03, de 28/06/1990** - Dispõe sobre definições e padrões de qualidade do ar.
- **NBR 10.151** – Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas visando o conforto da comunidade, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

## 5.2.2. LEGISLAÇÃO ESTADUAL

### 5.2.2.1. Políticas, Planos Estaduais e Normas Gerais Aplicáveis

- **Lei nº 10.431 de 21/12/2006** - Política Estadual de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade do Estado da Bahia.
- **Lei nº 11.612 de 08/10/2009** - Política Estadual de Recursos Hídricos e Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos.
- **Lei nº 12.035 de 23/11/2010** - Altera dispositivos da Lei 11.612/2009 que dispõe sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos.
- **Lei nº 12.050 de 10/01/2011** - Política Estadual sobre Mudanças do Clima.
- **Lei nº 12.056 de 17/01/2011** - Política Estadual de Educação Ambiental.
- **Lei nº 12.212 de 04/05/2011, Art ° 103** - Cria o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – INEMA, executor da Política Estadual de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade, da Política Estadual de Recursos Hídricos, da Política Estadual sobre Mudança do Clima e da Política Estadual de Educação Ambiental.
- **Lei nº 12.377 de 28/12/2011** - Altera dispositivos da Lei 10.431/2006 e Lei 11.612/2009.
- **Resolução CEPRAM nº 2929 de 18/01/2002** - Aprova a Norma Técnica NT 001/02 que estabelece critérios e procedimentos para subsidiar o processo de AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL - AIA, para os empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente, bem como as demais atividades passíveis de estudos ambientais, quando couber, que venham a se instalar no Estado da Bahia.
- **Resolução CEPRAM nº 2983 de 28/06/2002** - Aprova a Norma Técnica NT 004/02 que dispõe sobre a Documentação Necessária para o Requerimento da Licença Ambiental, Autorização de Supressão de Vegetação ou Uso Alternativo do Solo e Outorga de Direito do Uso das Águas, no Estado da Bahia.
- **Resolução CEPRAM nº 3064 de 22/11/2002** - Aprova a Norma Técnica NT-007/02 e seus Anexos I e II, que dispõe sobre o Processo de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos Rodoviários, no Estado da Bahia.
- **RESOLUÇÃO CONERH Nº 01/2005** - Aprova o Plano Estadual de Recursos Hídricos do Estado da Bahia – PERH-BA.
- **Resolução CEPRAM nº 3688 de 27/10/2006** - Aprova a Norma Técnica – NT Critérios e Diretrizes para elaboração e apresentação ao IMA, de plantas georreferenciadas e imagens de satélite atuais, para processos de licenciamento ambiental de empreendimentos de médio, grande e excepcional portes no estado da Bahia.

- **Resolução CEPRAM nº 4137 de 29/09/2010** - Aprova a Norma Técnica NT-02/2010, que dispõe sobre o Licenciamento Ambiental de Rodovias, no Estado da Bahia.

#### 5.2.2.2. Recursos Hídricos e Florestais

- **Resolução CEPRAM nº 3503 de 30/09/2005** - Aprovar o Zoneamento Ecológico-Econômico da Área de Proteção Ambiental - APA Costa de Itacaré - Serra Grande, integrante do Sistema de Áreas Protegidas do Litoral Sul.
- **Resolução CEPRAM nº 3606 de 28/04/2006** - Aprovar o Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental - APA do Pratigi, integrante do Sistema de Áreas Protegidas do Litoral Sul.
- **Resolução CEPRAM nº 3908 de 28/11/2008** - Disciplina os procedimentos de Anuência Prévia em Unidades de Conservação do Estado da Bahia.
- **Resolução CONERH Nº 01/2005** - Aprovar o Plano Estadual de Recursos Hídricos do Estado da Bahia - PERH-BA.
- **Portaria SEMA nº 161, de 04/12/07** - Institui o sistema eletrônico denominado "Sistema – DOF" para o controle informatizado do transporte e armazenamento de produtos e subprodutos florestais no Estado da Bahia.
- **Portaria SEMA nº 57, de 04/08/06** - Dispõe sobre procedimentos integrados para autorização de supressão de vegetação nativa ou limpeza de área, entre o órgão gestor de florestas do Estado, os órgãos setoriais do Sistema Estadual de Administração dos Recursos Ambientais - SEARA e as concessionárias de prestação de serviços públicos e dá outras providências.
- **Instrução Normativa SRH Nº 01 de 27/02/2007** - Dispõe sobre a emissão de outorga de direito de uso dos recursos hídricos de domínio do Estado da Bahia, assim como a sua renovação, ampliação, alteração, transferência, revisão, suspensão e extinção, e dá outras providências.

#### 5.2.2.3. Quilombos e Terras Indígenas

- **Lei nº 11.897 de 16/03/2010** - Cria o Conselho Estadual dos Direitos dos Povos Indígenas do Estado da Bahia – COPIBA.