PARECER TÉCNICO Nº 535/2024 – MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA

1. Solicitante

Salvador - Promotoria de Justiça do Meio Ambiente e Habitação e Urbanismo - 5ª Promotoria de Justiça
Promotora de Justiça Cristina Seixas Graça
IDEA Nº: 003.0.159550/2013 e Doc 003.9.285933/2024
Despacho da 5.ª PJMAURB (ID MP 19884337 - Pág. 1)

2. Assunto

Avaliar se as respostas fornecidas pelo Inema ao Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB, conforme apresentadas no Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE, atendem ao solicitado em audiência e nos pareceres técnicos emitidos anteriormente pela CEAT, considerando o processo de licenciamento ambiental do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica.

3. Análise Técnica

- **Estratégia:** Análise documental, abrangendo, a pedido da Promotoria, exclusivamente os documentos extraídos dos autos, totalizando 4.483 páginas, até a data de 08/10/2024, às 10:35h.
- **Analista(s) Técnico(s):** Aline Rocha França (Bióloga), Geórgea da Cruz Santana (Engenheira Florestal), Maria Betânia Figueiredo Silva (Bióloga), Marcos Silva Alves (Geólogo), Thiago Novaes (Engenheiro Ambiental) e Vitor Nascimento (Urbanista).

Este parecer técnico é uma continuidade da análise do processo de licenciamento ambiental do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. Ele avalia a conformidade com a Recomendação Conjunta n. 01/22 do Ministério Público do Estado da Bahia (MPBA), relacionada aos Inquéritos Civis Idea n° 003.0.159550/2013 e n° 648.9.245213/2019. A recomendação do MPBA orientou o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) a considerar questões abordadas nos Pareceres Técnicos da Central de Apoio Técnico (Ceat)/MPBA ao conceder a Licença de Instalação (LI) para o

Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. O Inema deve também exigir estudos adicionais dos empreendedores e complementar os existentes, estabelecendo as condicionantes necessárias.

Este parecer analisa as respostas do Inema ao Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB, formalizadas no Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE, levando em conta as solicitações feitas em audiências, a Recomendação Conjunta n. 01/22, e os pareceres técnicos da Ceat. Os pareceres da Ceat incluem:

- Análise do EIA/RIMA:
    - Parecer Técnico nº 385/2018/CEAT (Meio Biótico Marinho).
    - Parecer Técnico nº 005/2019/CEAT (Meio Biótico Terrestre Flora).
    - Parecer Técnico nº 017/2019/CEAT (Meio Físico).
    - Parecer Técnico nº 292/2019/CEAT (Patrimônio Histórico e Urbanístico).
- Consolidação e Avaliação Adicional:
    - Parecer Técnico nº 417/2020/CEAT: Consolidou as análises anteriores em um único documento e avaliou os documentos encaminhados pelo Governo do Estado.
    - Parecer Técnico nº 261/2021/CEAT: Analisou as informações apresentadas na "Complementação da Nota Técnica 018/2021 DIRRE/COINE", respondendo às indagações dos pareceres anteriores no contexto do IDEA Nº: 003.0.159550/2013.
- Atualização e Verificação de Documentação:
    - Parecer Técnico nº 02/2024/CEAT, de 27/02/2024, foi emitido para informar à Promotoria de Justiça Ambiental se o processo continha os documentos necessários para atender à Recomendação Conjunta nº 01/22 e aos demais pareceres técnicos que a subsidiaram.

É importante destacar que as considerações da CEAT sobre os impactos apontados nos Pareceres Técnicos estão relacionadas aos respectivos temas abordados e derivam dos

questionamentos iniciais referentes ao EIA/RIMA (2016), elaborado para a implantação do projeto originalmente denominado "Sistema Viário Oeste (SVO)".

Nesta esteira, o Procedimento Idea nº 003.0.159550/2013 registra que o Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB, de 24 de abril de 2024 (ID MP 18541075 - Pág. 1), encaminhou ao Inema o Parecer Técnico nº 02/2024 da Ceat/MPBA (ID MP 17886642 - Pág. 1) para que o Inema fornecesse respostas ou complementações às questões levantadas. O Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE (ID MP 19249205 - Pág. 1), de 24/05/2024, documenta que, em 14/02/2024, o Inema emitiu a Notificação nº 2021.001.007347/NOT-006, estabelecendo um prazo de 150 dias para a entrega de documentos e fornecendo as respostas solicitadas pelo MPBA no Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB. Importante destacar que a resposta do empreendimento à Notificação nº 2021.001.007347/NOT-006 não consta nos autos e, portanto, não foi objeto de análise deste Parecer Técnico.

As questões em discussão surgiram a partir da análise do EIA/RIMA, conforme detalhado no Parecer Técnico Nº 385/2018/Ceat, que identificou falhas no estudo desenvolvido para o Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. Desde então, tanto o órgão ambiental quanto o empreendimento têm encaminhado documentos e atualizações para tentar suprir essas lacunas.

Nesse contexto, em conformidade com o pedido e orientações da Promotoria de Justiça, serão apresentados os resultados da nova análise técnica, considerando exclusivamente os documentos do procedimento Idea nº 003.0.159550/2013, com foco nas respostas do Inema em 24/05/2024, via Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE, em resposta ao Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB, e no Mapeamento Êmico das Comunidades Tradicionais da Ilha de Itaparica (ID MP 21101999).

3.1. Resultados da Avaliação: Meio Biótico Marinho

3.1.1. Apesar de ter indicado que seriam estabelecidos nos estudos os prazos para retorno à condição de níveis originais, o EIA não apresentou, conforme especificado na Resolução CONAMA 01/86, Art 6º IV - os fatores e parâmetros a serem considerados para verificação desse retorno em relação a cada impacto, o que torna inviável análises posteriores com relação à monitoramento e controle e responsabilização acerca de danos que porventura possam sem ocasionados pelo empreendimento. Tal item deveria constar no Programa de Acompanhamento e Monitoramento, o que impossibilita verificar se houve retorno à Condição Original (ou seja, a condição do ambiente antes da implantação do empreendimento), para os impactos detectados.

Essa conclusão foi elaborada considerando o quesito estabelecido na demanda à Ceat pela promotoria por meio do Ofício nº 136/2016 [ID MP 25558 - Pág. 1] - que questionava "b) O EIA/RIMA identifica e avalia sistematicamente os impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação da atividade?".

No EIA/RIMA apresentado é colocado pelo empreendedor:

> Em relação ao grau de reversibilidade, esse foi definido pelo EIA/RIMA, a saber: Define se **um impacto será reversível, ou seja, se a qualidade ambiental poderá retornar a seus níveis originais num prazo razoavelmente previsível, uma vez cessada(s) a(s) ação(ões) causadora(s) da interferência**, ou será irreversível, isto é, não se verificará um retorno a condições próximas das originais num prazo razoavelmente previsível, mesmo que a(s) ação(ões) causadora(s) do impacto cesse(m) (**grifo nosso**).

Os impactos classificados como reversíveis, para o meio biótico marinho são apresentados na imagem da **Figura 1**. Impactos considerados reversíveis são aqueles em que o ambiente retorna à condição anterior. Para verificar se o ambiente retornou à condição anterior é necessário caracterizar esse ambiente com base em parâmetros e indicadores. Essa caracterização é feita no Diagnostico Ambiental (um dos componentes do EIA/RIMA) sendo esse ambiente posteriormente monitorado nas etapas subsequentes do empreendimento (instalação, operação) utilizando os parâmetros/indicadores previamente definidos.

Ocorre que no EIA não foram estabelecidos os prazos para retorno à condição original (ou seja, a condição do ambiente antes da implantação do empreendimento). Também não foi apresentado no EIA como a qualidade ambiental seria avaliada para se verificar se houve retorno a essa condição.

A consequência de não ter esses elementos bem estabelecidos e não saber qual a condição original é não ser possível mensurar se as medidas de mitigação e controle foram efetivas no controle dos impactos, de modo que, se houver dano ambiental, esse não será detectado e/ou mensurado, por não possuirmos a condição prévia ao impacto.

Assim, foi esclarecido no Parecer Técnico nº 385/2018 – Ceat/Meio Ambiente que a Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (dos impactos positivos e negativos), indicando os fatores e parâmetros a serem considerados para mensurar a condição prévia do ambiente, é requisito mínimo do EIA/RIMA e esse não foi elaborado, o que levou à conclusão da ausência desse requisito no EIA/RIMA.

3.1.1.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou por meio da Nota Técnica nº 018/2021 Dirre/Coine que possivelmente essas caracterizações iniciais, definições de parâmetros e indicadores de monitoramento seriam solicitados no escopo do desenvolvimento dos Planos Básicos Ambientais (PBAs) a serem entregues e analisados no processo da Licença de Instalação. De fato, foram apresentados diversos programas e planos referentes aos impactos descritos na Figura 1, os quais serão objeto de análise de forma específica neste parecer.

3.1.1.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Tendo em conta a apresentação de diversos Planos e Programas ambientais vinculados aos impactos descritos na **Figura 1** vinculados ao processo de LI (2021.001.007347/INEMA/LIC-07347) relacionado à Licença de Instalação, cabe ao Inema analisar e responder se o conteúdo desses Planos e Programas são suficientes e eficientes em analisar a modificação do ambiente e suas comunidades em decorrência do empreendimento e concluindo nesse processo se houve reversibilidade à condição original ou se houve dano ambiental. Destaca-se que alguns desses impactos serão objeto de análise nos outros itens desse parecer.

Fator	Identificação do impacto	Fase em que se inicia	Natureza	Incidência	Abrangência	Horiz. de incidência	Reversibilidade	Probabilidade	Permanência	Intensidade	Magnitude	Cumulatividade / Sinergia	Mitigabilidade / Potencialização	Importância
UCs e APPs	Interferência em faixas marginais dos espelhos d'água continentais (Áreas de Preservação Permanente – APP)	Operação	–	Direto	Regional	Médio prazo	Irreversível	Alta	Permanente	Forte	Média	Cumulativo / Sinérgico	Mitigável	Média
Ecossistema aquático	Alteração e/ou perda de habitats aquáticos, incluindo áreas de presença de formações coralíneas e outras áreas relevantes para a fauna aquática	Implantação	–	Direto	Local (ADA/AID aquática)	Curto prazo	Reversível (alteração de habitats)	Alta	Temporário (alteração de habitats)	Fraca (alteração de habitats	Média	Cumulativo / Sinérgico	Mitigável (alteração de habitats)	Baixa (alteração de habitats
							Irreversível (perda de habitats)		Permanente (perda de habitats)	Média (perda de habitats, em especial sistemas recifais entre os apoios 135 e 137 da ponte)			Não mitigável (perda de habitats)	Alta (perda de habitats, em especial sistemas recifais entre os apoios 135 e 137 da ponte)
Ecossistema aquático	Mudanças nos hábitos da fauna aquática e alteração da flora aquática por perturbação do meio aquático, com potencial afetação da produtividade pesqueira	Implantação	–	Direto	Local (ADA/AID aquática)	Curto prazo	Reversível (perturbação das comunidades	Alta	Temporário (perturbação das comunidades)	Fraca (perturbação das comunidades)	Média	Não cumulativo / Sinérgico	Mitigável (perturbação das comunidades)	Baixa (perturbação das comunidades)
							Irreversível (perda das comunidades		Permanente (perda das comunidades)	Média (perda das comunidades, em especial bentônicas de fundo consolidado entre os apoios 135 e 137 da ponte)			Não mitigável (perda de comunidades, nas áreas de cravação das estacas da ponte)	Alta (perda de comunidades bentônicas de fundo consolidado entre os apoios 135 e 137 da ponte)
Ecossistema aquático	Influência da propagação do som e luminosidade sobre as comunidades biológicas, com ênfase nas espécies protegidas por lei, como cetáceos e quelônios	Implantação	–	Direto (afugentamento da fauna;alterações comportamentais dos indivíduos) Indireto (redução da área de ocorrência das espécies; declínio das populações afetadas)	Regional	Curto prazo	Reversível	Baixa (alteração de rotas migratórias e seleção negativa de áreas de reprodução de cetáceos e quelônios) Alta (perturbação dos organismos aquáticos)	Temporário	Média (ruído: até um raio de 20 km da zona de implantação das estacas) Forte (ruído: até um raio de 100 m da zona de implantação das estacas)	Baixa / Média	Cumulativo / Sinérgico	Mitigável	Baixa
Ecossistema aquático	Contaminação química do meio aquático marinho e dulcícola	Implantação	–	Direto	Local	Curto prazo	Reversível	Baixa	Temporário	Fraca	Média	Não cumulativo / Sinérgico	Mitigável	Baixa
Ecossistema aquático	Alteração de habitats aquáticos continentais, devido ao aumento da pressão antrópica na Ilha de Itaparica	Operação	–	Indireto	Local	Curto prazo	Reversível	Alta	Permanente	Fraca	Média	Não cumulativo / Sinérgico	Mitigável	Baixa

Figura 1 - Recorte do "Quadro 1 - Matriz Completa dos impactos ambientais do empreendimento" - EIA/RIMA - Ponte Salvador Itaparica do Volume 3 Tomo 2 págs. 11-12, com enfoque do Meio Biótico Marinho

3.1.2. O empreendedor, apesar de ser claramente o agente causador dos impactos relacionados ao uso e ocupação do solo, em áreas de relevante interesse ecológico, não se responsabiliza diretamente pela mitigação do impacto, contrariando o disposto no Estatuto da Cidade.

Esse ponto se refere ao impacto previsto no EIA/RIMA, em seu volume 3 página 20, o qual prevê o impacto "possibilidade de preservação de áreas de relevante interesse ecológico."

O EIA/RIMA afirma que o empreendimento possui como potencial impacto irreversível a degradação de áreas de relevante interesse ecológico na ilha, ocasionadas por ações de especulação e ocupação desordenada, no entanto, o impacto previsto é descrito de forma contrária, como a “possibilidade de preservação de áreas de relevante interesse ecológico”.

O EIA informa que foram elaborados: o Plano Urbano Intermunicipal Itaparica e Vera Cruz (PUI), o Plano Urbanístico Municipal (PLUR) e a revisão dos Planos Diretores e Planos Urbanísticos (PDDU) de Itaparica e Vera Cruz o que em tese, aumentaria a proteção sobre áreas de relevante interesse ecológico para preservação em ambientes terrestres.

Por conseguinte, nesse parecer foi identificado:

- O impacto negativo de degradação de áreas foi tratado como positivo e como “possibilidade de preservação”;
- Não havia uma definição de quais áreas seriam classificadas como “de relevante interesse ecológico”, com potencial de serem degradadas,
- A distribuição do ônus do Impacto não foi tratada, o estudo repassa-o ao Governo do Estado da Bahia, em processo desvinculado dos impactos do empreendimento, a responsabilidade de elaborar planos que visam mitigar impactos em áreas de relevante interesse ecológico. Essa mitigação ocorreria apenas pela elaboração dos Planos citados sem vinculação com sua implementação efetiva;
- Não há efetiva vinculação às áreas de ambientes marinhos (*e.g.* Recifes de corais, unidades de conservação marinha e ambientes de transição como manguezais).

3.1.2.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou por meio da Nota Técnica nº 018/2021 Dirre/Coine que o Estado da Bahia, por meio da Sedur, apresentou o Plano Urbanístico Intermunicipal (PUI) (um instrumento de planejamento integrado dos municípios de Itaparica e Vera Cruz) como forma de garantir a preservação ambiental e cultural, a promoção do desenvolvimento socioeconómico e territorial da Ilha de Itaparica e sua integração com os demais municípios da Região Metropolitana de Salvador, Recôncavo e Baixo Sul. O PUI viário prepararia a Ilha de Itaparica para as transformações que estão ocorrendo ou estão previstas na região, entre elas a implantação do Sistema Viário Oeste (SVO).

O Inema ratifica que cabe responsabilidade de cumprimento ao Governo do Estado, conforme Contrato de Concessão n° 001/2020 SEINFRA – ANEXO VIII.

O Inema também informa que Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Vera Cruz, de Itaparica e demais legislações urbanísticas básicas foram entregues às prefeituras em novembro de 2016, sendo que o PDDU de Itaparica foi aprovado em 2020 (a Lei Municipal 400/2020) e o PDDU de Vera Cruz encontra-se ainda como projeto de Lei.

Consta da Licença Prévia - Portaria Inema 11.855/2016, condicionante a ambiental:

> XII. dar continuidade aos Termos de Compromissos firmados **visando o apoio à elaboração e implementação** dos Planos de Diretores de Desenvolvimento Urbano dos municípios de Vera Cruz e Itaparica (**grifo nosso**).

O Inema por meio da Notificação nº 2021.001.007347/NOT-005 solicitou a atualização do cumprimento dessa condicionante.

3.1.2.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Estas questões urbanísticas serão mais bem pontuadas no tópico de urbanismo deste parecer técnico Ceat. No entanto o ponto central da questão abordada nesse item são as áreas de relevante interesse ecológico atingidas pelo empreendimento e que precisam ser consideradas nos PDDU propostos.

Cabe ao Inema ao analisar o cumprimento dessa condicionante, verificar se os PDDU definem medidas de proteção para essas áreas, as quais devem ser efetivamente implementadas sobre a responsabilidade do empreendedor, uma vez que ele de fato é o agente causador do impacto.
Ressalta-se que a medida proposta abrange não apenas o apoio técnico e financeiro da elaboração dos PDDU, mas sua implementação.

3.1.2.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar a efetiva resposta quanto:

a. Quais são as áreas de relevante interesse a sofrer pressão por conta do empreendimento. Onde estão localizadas? Como foram abordadas nos PDDU?
b. Quais estratégias foram definidas para sua proteção?
c. As estratégias foram implementadas?
d. As estratégias foram avaliadas quando à sua eficiência e efetividade?
e. Há cronograma previsto para implementação?

3.1.3. A análise de diversos impactos na fase de Implantação do empreendimento está prejudicada por abordagem equivocada (aglutinação de impactos como alteração e perda de hábitat) em um único item.

O EIA/RIMA, em seu volume 3, páginas 158 a 163, trata de modo conjunto os impactos previstos para a alteração e/ou perda de habitats aquáticos. Essa abordagem unificada, que reverbera na análise e proposição de medidas mitigadoras, de controle e de compensação, traz consigo as seguintes implicações:

É fato científico que a perda e a alteração de hábitat é a principal causa de mudanças ecológicas potencialmente irreversíveis, tanto em escala local quanto em escala global, sendo a principal causa de perda de biodiversidade no mundo e consequentemente perda de serviços ecossistêmicos.

Não é detalhado adequadamente no EIA quanto de hábitat será perdido em consequência da instalação da ponte. Apenas há a indicação de perda de habitats de Recifes de Corais

relacionados aos apoios 135 a 137 da ponte. A perda de hábitat implica em compensação ambiental.

Não foram consideradas as perdas de habitats de sedimento de fundo, onde estão os organismos bentônicos. Também não há indicação de quanto de alteração de habitat, que significa uma modificação na qualidade ambiental, podendo resultar em modificação temporária ou permanente das espécies daquele habitat irá ocorrer.

Apenas para os recifes de corais é proposta uma medida compensatória; a instalação de estruturas simuladoras do habitat de recifes e corais, a saber módulos de *reef ball*. Mas de fato essa é uma tentativa de mitigação e não compensação.

Como não há detalhamento da proposta não é possível saber sua extensão e aplicação. De todo modo, o uso de r*eef ball* levanta diversas preocupações e implicações negativas. Além da eficácia questionável, também possui limitações na reprodução e recrutamento de organismos para o estabelecimento e manutenção de recifes como a falta de conectividade (são módulos isolados); a dificuldade das espécies em colonizar esses ambientes ou mesmo o domínio por espécies oportunistas, aumentando a chance de propagação de espécies oportunistas ou invasoras.

O uso de módulos de *reef ball* como compensação pela perda de recifes naturais pode ser visto como uma medida insuficiente e até mesmo como uma forma de "licença para destruir".

Assim, os impactos de perda de habitat e alteração de habitar no ambiente marinho deveriam ter sido considerados separadamente, com definições claras de sua extensão, possibilidade de reversibilidade (no caso da alteração de hábitat), compensação adequada e medidas de controle e programas específicos de acompanhamento.

3.1.3.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou por meio da complementação da Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine :

> Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP - Detalhar a avaliação de impacto ambiental, considerando individualmente os impactos gerados nos meios físico, biótico e antrópico [ID MP 3961619 - Pág 1-32].

3.1.3.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

O Inema não considerou efetivamente o equívoco de aglutinação de impactos no EIA/Rima, nem solicitou ao empreendedor alteração conforme mencionado na complementação da Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine. Não houve, por parte do Inema nenhuma consideração sobre a proposta de uso de uso de módulos de *reef ball* como compensação pela perda de recifes naturais.

3.1.4. O aumento de turbidez e ressuspensão de sedimentos pelas escavações e pela deposição de material retirado para instalação dos pilares da ponte, deve ser considerado como impacto relevante com real necessidade de mitigação e compensação.

A principal questão relativa a esse impacto diz respeito à turbidez e seus efeitos muitas vezes sinérgicos no meio marinho. Tanto a retirada do sedimento para cravação das estacas de sustentação da ponte como a sua disposição no bota fora marinho ocasionarão plumas de turbidez e os impactos ambientais correspondentes, a exemplo: para ambientes bentônicos (redução da penetração de luz; sufocamento de organismos, alteração da composição da comunidade, possibilidade de contaminação por substâncias tóxicas - por ressuspensão de sedimento entre outros) e para ambientes recifais (assoreamento, abrasão, redução da taxa de crescimento, alteração da comunidade associada entre outros).

3.1.4.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou por meio da complementação da Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine [ID MP 3961619 - Pág. 2-3] que os Programas constantes do Plano Básico Ambiental a saber: o Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e o Programa de Monitoramento do Fundo Marinho por meio de levantamento batimétrico de alta resolução serão suficientes como medidas de mitigação, monitoramento e controle de impacto.

Consta como condicionantes ambientais da Renovação da Licença Prévia [Processo Inema nº 2021.001.000994/INEMA/LIC-00994], a condicionante ambiental:

> XXXII. apresentar programa de sondagens geológicas na área de implantação do empreendimento contemplando as possíveis alterações do fundo marinho devido à eventual imersão dos materiais resultantes da escavação das estacas da ponte avaliando a alteração da dinâmica costeira – Ilha de
>
> Itaparica; [...]
>
> 5.17 programa de monitoramento da qualidade da água;
>
> [...]
>
> 5.33 Programa de monitoramento do fundo marinho através de levantamento batimétrico de alta resolução;

3.1.4.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

O impacto de aumento de turbidez e ressuspensão de sedimentos marinhos foram considerados no processo de Licenciamento Ambienta da Renovação da Licença Prévia [Processo Inema nº 2021.001.000994/INEMA/LIC-00994].

Destaca-se, contudo, que a adequação desses programas deve ser objeto de análise por parte do Inema, avaliando se os parâmetros, delineamento amostral, parâmetros e métodos são adequadas para monitorar o impacto e se há medidas de controle estabelecidas, tendo em conta que apenas monitorar e entregar um relatório na solicitação da próxima licença não constitui gestão ambiental efetiva.

3.1.4.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar que o Inema se pronuncie sobre a adequação dos programas apresentados, a saber:

- Programa de sondagens geológicas na área de implantação do empreendimento contemplando as possíveis alterações do fundo marinho devido à eventual imersão dos materiais resultantes da escavação das estacas da ponte, avaliando a alteração da dinâmica costeira – Ilha de Itaparica;
- Programa de monitoramento da qualidade da água;
- Programa de monitoramento do fundo marinho através de levantamento batimétrico de alta resolução

A análise do Inema necessita focar sobre a capacidade efetiva dos programas de monitorar e controlar esses impactos e, se é necessário algum tipo de compensação ambiental. Destaca-se que os pontos de amostragem propostos para monitoramento devem estar relacionados às áreas que reconhecidamente são mais frágeis (como formações coralíneas) e não distribuídos de forma aleatória.

3.1.5. Não foi considerado o impacto que a supressão de 254 hectares de manguezais ocasionará ao meio marinho, tendo em vista suas funções e relações ecológicas.

Consta do Eia/Rima nas páginas 151,153,463 a descrição da supressão de 254 hectares de vegetação de manguezal.

3.1.5.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou por meio da Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine que a área prevista para a supressão na Licença Prévia corresponde a 0,254 (hectares) de manguezal, sendo que a informação de 254 hectares foi um equívoco. De acordo com as informações fornecidas pelo Inema, a área total para supressão prevista corresponde a 17,334 hectares. O Inema notificou a Concessionária (Notificação 2021.001.007347/NOT-003 Vinculada ao Processo Inema 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347) a:

I - Retificar todas as informações no PBA (maio de 2022) que citam a supressão de 254 hectares, a exemplo das páginas 904,906,1126. Apresentar mapa georreferenciado (Sistema Sirgas 2000) que comprove que não haverá supressão de Manguezal (Notificação 2021.001.007347/NOT-003 pág. 1.).

O atendimento a essa notificação informa as classificações das tipologias vegetacionais e área de supressão conforme **Figura 2**.

Quadro 1: Classes de uso e ocupação do solo na área diretamente afetada pelo Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica.

Classes de uso e ocupação do solo	Descrição	APP	%	NAPP				Total Geral	%
				RL proposta	%	Sem Interferência	%		
Vs+Ag+Db	Vegetação Secundária + Agropecuária + Floresta Ombrófila Densa das Terras Baixas	6,32	9,19%	12,35	97,36%	61,03	33,78%	79,71	40,35%
Ag+Vs+Db	Agropecuária + Vegetação Secundária + Floresta Ombrófila Densa das Terras Baixas	1,54	2,24%	0,16	1,24%	16,18	8,96%	17,88	9,05%
Capoeira	Capoeira (Estágio inicial)	8,66	12,60%	0	0,02%	6,59	3,65%	15,26	7,72%
Iu+Pma	Influência urbana + Formação Pioneira com influência marinha arbórea	1,57	2,28%	0	0,00%	0	0,00%	1,57	0,79%
Pma+Ag	Formação Pioneira com influência marinha arbórea + Agropecuária	27,16	39,50%	0	0,00%	-0,24	-0,13%	26,92	13,63%
Benfeitoria	Benfeitoria	0,06	0,09%	0	0,00%	0,76	0,42%	0,82	0,42%
Massa d'água	Massa d'água	0	0,00%	0	0,00%	0,04	0,02%	0,04	0,02%
Pastagem	Pastagem	18,03	26,21%	0,05	0,43%	20,53	11,37%	38,61	19,55%
Via de Acesso	Via de Acesso / Estrada	5,42	7,88%	0,12	0,94%	11,19	6,20%	16,73	8,47%
TOTAL		**68,76**	**100,00%**	**12,69**	**100,00%**	**116,09**	**64,26%**	**197,54**	**100,00%**

APP = Área de preservação permanente; NAPP = áreas fora de APP; RL = Reserva Legal

Figura 2 - Classes de Uso e ocupação do solo na ADA do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica. Fonte: Resposta à Notificação Inema 2021.001.007347/NOT-003.

Destaca-se que a classificação vegetacional nas áreas de Mata Atlântica no Estado da Bahia são normatizadas pelas:

- Resolução Conama 05 de 04/05/94 que [Define vegetação primária e secundária nos estágios inicial, médio e avançado de regeneração da Mata Atlântica e orienta os procedimentos de licenciamento de atividades florestais na Bahia].
- Resolução Conama nº 417 de 23/11/2009 [dispõe sobre parâmetros básicos para definição de vegetação primária e dos estágios sucessionais secundários da vegetação de Restinga na Mata Atlântica e dá outras providências].
- Resolução Conama nº 437 de 30/12/2011 [aprova a lista de espécies indicadoras dos estágios sucessionais de vegetação de restinga para o Estado da Bahia, de acordo com a Resolução nº 417, de 23 de novembro de 2009].

A classificação apresentada na Figura 2., além de estar em desacordo com a legislação, apresenta a categoria “Formação Pioneira com influência marinha arbórea”. Essa classificação também abarca a tipologia de Manguezal. São duas classes de uso de solo apresentadas nessa tabela apresentada na **Figura 3**:

- Iu+Pma - Influência urbana +Formação Pioneira com influência marinha arbórea com uma área de cerca de 1,57 hectares - classificada como Área de Preservação Permanente e
- Pma+Ag - Formação Pioneira com influência marinha arbórea + agropecuária com uso previso de 27,16 hectares, também classificada como Área de Preservação.

Enfatiza-se que o Inema na mesma Notificação 2021.001.007347/NOT-003 solicitou:

> Informar extensão da área de vegetação nativa a ser submetida à análise técnica para a ASV, apresentando a fisionomia (tipologia vegetal) e o estágio de regeneração da vegetação de acordo com as resoluções CONAMA 33/1994 e 417/2009 e atendendo a exigências da Lei 11.428/2006.

Também foi analisado o Relatório de Inventário Florestal elaborado sob responsabilidade técnica da Bióloga - Maria Josefina Reyna Kurtz -CRBio: 2-40952/21-E ART nº 2-40952/21-E. A tabela de usos dos solos constantes desse inventário é apresentada na **Figura 3**

Tabela 1 – Classes de uso e ocupação do solo na área diretamente afetada pelo Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica.

Classes de uso e ocupação do solo	Descrição	APP	%	NAPP				Total Geral	%
				RL proposta	%	Sem Interferência	%		
Vs+Ag+Db	Vegetação Secundária + Agropecuária + Floresta Ombrófila Densa das Terras Baixas	2,15	1,19%	12,34	6,83%	46,13	25,53%	60,63	33,56%
Ag+Vs+Db	Agropecuária + Vegetação Secundária + Floresta Ombrófila Densa das Terras Baixas	1,33	0,74%	0,16	0,09%	15,43	8,54%	16,92	9,37%
Capoeira	Capoeira + Floresta Ombrófila Densa	0,92	0,51%	0,08	0,05%	13,64	7,55%	14,64	8,10%
Iu.D	Influência urbana + Floresta Ombrófila Densa	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,69	0,38%	0,69	0,38%
Iu+Pma	Influência urbana + Formação Pioneira com influência marinha arbórea	4,35	2,41%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	4,35	2,41%
Pma+Ag	Formação Pioneira com influência marinha arbórea + Agropecuária	25,24	13,97%	0,31	0,17%	0,00	0,00%	25,55	14,14%
Benfeitoria	Benfeitoria	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,86	0,48%	0,86	0,48%
Massa d'água	Massa d'água	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,03	0,02%	0,03	0,02%
Pastagem	Pastagem	1,11	0,61%	0,05	0,03%	38,83	21,49%	40,00	22,14%
Via de Acesso	Via de Acesso / Estrada	0,29	0,16%	0,15	0,08%	16,55	9,16%	16,99	9,40%
TOTAL		**35,39**	**19,59%**	**13,09**	**7,25%**	**132,16**	**73,15%**	**180,66**	**100,00%**

APP = Área de preservação permanente; NAPP = áreas fora de APP; RL = Reserva Legal.

Figura 3 - Classes de Uso e ocupação do solo na ADA do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica. Fonte: Resposta à Notificação Inema 2021.001.007347/NOT-003.

As categorias das fitofisionomias permanecerem, mas os valores de ocupação das categorias se modificaram a saber:

- Iu+Pma - Influência urbana +Formação Pioneira com influência marinha arbórea com de área de 1,57 hectares para 4,35 hectares;
- Pma+Ag - Formação Pioneira com influência marinha arbórea + agropecuária com uso previso de 25,24 hectares, também classificada como Área de Preservação.

3.1.5.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

A classificação das fitofisionomias a serem suprimidas estão em desacordo com a Lei da Mata Atlântica, Lei nº11.428/2006 e as Resoluções Conama nº 05/1995, nº417/2009 e nº438/2011.

Conforme a classificação de Veloso *et al.* (1991), a categoria "Formação Pioneira com Influência Marinha arbórea" abrange tanto manguezais quanto campos salinos. No entanto, a presença de vegetação arbórea é um critério distintivo dos manguezais, o que, juntamente com a classificação da área em Área de Preservação Permanente, leva à necessidade de definição da fitofisionomia da área.

A ausência da classificação da vegetação conforme legislação em vigor, reverbera na ausência de controle percentuais de supressão de acordo com tipologia e estágio sucessional, na proteção de áreas consideradas de preservação permanente e nas compensações e mitigações correspondentes.

3.1.5.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Sugere-se a revisão do inventário florestal e dos mapas associados, alinhando-os com a classificação da vegetação estabelecida pela Lei da Mata Atlântica e pelas Resoluções Conama nº 05/1997, nº 417/2009 e nº 438/2011. Sugere-se também identificar a delimitação cartográfica precisa das áreas de manguezal diretamente impactadas pelo empreendimento.

3.1.6. Foram detectadas na área as espécies bentônicas com estatuto de "Ameaçadas" segundo a Lista Nacional das Espécies de Invertebrados Aquáticos e Peixes Ameaçados de Extinção (MMA, 2004) na ADA e na AID, como Diopatra sp. (espécie de fundo inconsolidado), *Astropecten marginatus* (espécie de fundo inconsolidado) e *Millepora alcicornis* (espécie de fundo consolidado), e de espécies endêmicas características de ambientes recifais, como *Mussismilia hispida* e *Favia gravida*. Tais espécies necessitam de manejo e atenção, pois a possibilidade de perda de populações dessas espécies constitui ameaça significativa de extinção, o que torna a possibilidade de impacto extremamente grave.

A Instrução Normativa MMA Nº 05, de 21 de maio de 2004 - que apresenta a Lista Nacional das Espécies de Invertebrados Aquáticos e Peixes Ameaçados de Extinção (MMA, 2004) foi revogada em 2014 por meio da Portaria nº 445 de 17 de dezembro de 2014. O MMA atualizou por meio da Portaria MMA nº 148, de 07 de junho de 2022 a lista oficial das espécies da fauna e flora ameaçadas de extinção. O **Quadro 1** apresenta a evolução do perfil de risco das três espécies ao longo dessas portarias:

Quadro 1 - Evolução do grau de ameaça à extinção das três espécies nas listas do MMA.

Espécies	MMA 05/2004	MMA 445/2014	MMA 148/2022
Diopatra sp [Diopatra cuprea (Bosc, 1802)?]	Ameaçada	Vulnerável	Vulnerável
Astropecten marginatus Gray, 1840	Ameaçada	Vulnerável	Vulnerável
Millepora alcicornis Linnaeus, 1758	Ameaçada	Não Consta	Não Consta

Desse modo, atualmente as espécies *Diopatra cuprea (*Bosc, 1802*) e Astropecten marginatus Gray, 1840* encontram-se sob a categoria de Vulnerável (a Extinção) e a espécie *Millepora alcicornis Linnaeus, 1758* não consta da Lista.

Conforme a União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN, 2022), uma espécie (ou táxon) é categorizada como Vulnerável quando a melhor evidência disponível indica que ela atende a qualquer um dos critérios de A a E (Cinco critérios A-E) usados para avaliar se um táxon pertence a uma categoria de ameaça) para Vulnerável e, portanto, considera-se que esteja sob risco alto de extinção na natureza.

De acordo com Seixas *et al.,* (2021) no caso do gênero Dioptra é preciso informar que na costa brasileira, 14 espécies de Diopatra foram relatadas. Além disso, *D. brasiliensis* Hansen, 1882, *D. spiribranchis* Augener, 1906 e *D. variegata* Hansen, 1882 são agora aceitos como sinônimos de *D. cuprea*, enquanto *D. brasiliensis* Kinberg, 1910 ainda é válido (WoRMS, 2019). Ou seja, a descrição de organismos com esse nome implica na mesma espécie *Diopatra cuprea* (Bosc, 1802).

3.1.6.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa na Complementação à Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine que:

i. O gênero *Diopatra sp* não é a espécie *Diopatra cuprea (Bosc, 1802)* por haver descrição de distribuição da espécie para os estados do Sudeste.

Destaca-se que no caso de dúvida quanto à espécie deve-se buscar o seu depósito e analisar novamente e não descartar a ocorrência, tendo em conta tratar-se de uma espécie Vulnerável à Extinção.

Quanto à ocorrência, informada pelo Inema ser de ocorrência para o Sudeste do Brasil, o Instituto de Biologia da Unicamp, em seu catálogo de Polychaeta, [https://intranet.ib.unicamp.br/intranet/polychaeta/_registros.php] apresenta diversos registros da espécie *Diopatra cuprea (Bosc, 1802)* para Nordeste e para a Bahia.

ii. *Millepora alcicornis Linnaeus*, 1758 não consta como espécie ameaçada.

De fato, a espécie não consta mais na Lista anterior (2014), nem na Lista atual (2022).

iii. *Mussismilia hispida* e *Favia gravida* - Espécies Endêmicas

Quanto às espécies *Mussismilia hispida* e *Favia gravida*, consideradas endêmicas, o Inema informa que solicitará, durante o Processo de Renovação da Licença Prévia:

> Apresentar plano de manejo específico para as espécies endêmicas e ameaçadas características de ambientes recifais que foram identificadas taxonomicamente ao nível de espécie, visando mitigar potenciais declínios populacionais e/ou risco de extinção [ID MP 3961619 - Pág. 6]

Consta como condicionante da Portaria Inema nº 26.078/2022 de Renovação da Licença Prévia:

> XLV. contemplar nos planos e programas previstos no EIA, (item 5 – Planos e Programas) item: c) 5.18 Programa de monitoramento dos organismos aquáticos, monitoramento da biota aquática, da área recifal afetada (recife de Pinaúnas), corais e recursos pesqueiros, identificando as espécies de peixes, 30 dias antes do início das obras durante a implementação da ponte e até dois anos após a operação, com periodicidade semestral, e será necessário apresentar medidas de recuperação. (ID MP 7880775 - Pág. 1-4).

3.1.6.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

A possibilidade de ocorrência de uma espécie considerada atualmente Vulnerável à extinção (*Diopatra cuprea* (Bosc, 1802) foi sumariamente descartada pelo Inema sem investigação correta. A espécie *Astropecten marginatus* Gray, 1840 atualmente Vulnerável à extinção não foi considerada na análise. Não houve nenhuma ação específica de conservação para as espécies endêmicas: *Mussismilia hispida* e *Favia gravida.*

3.1.6.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar ao Inema esclarecimentos efetivos quanto às ações de conservação sobre essas espécies, que ultrapasse o simples “monitoramento”, tendo em conta que indicar a ocorrência de uma espécie não constitui ação de gestão ambiental, é necessário implementar ações de proteção e/ou conservação da espécie bem como estabelecer medidas de controle do impacto.

3.1.7. O Impacto na fase de implantação "Colisão de embarcações com cetáceos e quelônios", apresenta como medida de mitigação e controle como "Não Aplicável". Poderia ser minimizado por meio controle de velocidade, monitoramento e treinamento específico aos condutores sobre a questão sob responsabilidade do empreendedor, tratando-se, portanto, de um impacto provável, que poderá ser minimizado com ações simples.

Esse ponto diz respeito aos impactos relativos à influência da luminosidade e ruídos sobre espécies de cetáceos e quelônios, mas principalmente o impacto de colisão de embarcações com essas espécies, em especial durante a etapa de implantação do empreendimento que foi colocada no EIA como "não aplicável".
Trata-se de um impacto provável, que pode ser minimizado com ações simples de controle de velocidade, monitoramento e treinamento específico junto aos condutores sobre a questão conforme descrito no Parecer Técnico nº 385/2018 – Ceat/Meio Ambiente [ID MP 2909237 - Pág. 81-158].

3.1.7.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa na Complementação à Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine que solicitou ao empreendedor o Programa de monitoramento dos organismos aquáticos o qual possui como objetivos; avaliar a respostas das populações de quelônios e cetáceos ante as atividades construtivas da ponte; evitar a colisão de embarcações e registros de avistamentos dentre outros [ID MP 3961619 - Pág. 7-8].

De fato, consta como condicionante da Portaria Inema nº 26.078/2022 de Renovação da Licença Prévia:

> 5.14 Programa de monitoramento da fauna – o monitoramento dos cetáceos e quelônios na área de construção da ponte, visto que esses animais podem colidir com embarcações durante a sua implantação. **Identificar no plano medidas para recolhimento e tratamento da fauna afetada na colisão (grifo nosso)**;

Além desse programa, também consta outro que possui relação estreita com o impacto:

> 32. Programa de monitoramento do ruído subaquático no decurso das ações de cravação das camisas metálicas.

Mesmo sendo atribuição do Inema a análise desses Programas e deliberação quanto à sua efetividade é necessário pontuar que estes programas não têm como objetivo mitigar e /ou controlar o impacto, mas apenas registrá-los.

Existem diversos métodos e estratégias que podem ser implementadas para reduzir significativamente o risco de colisões entre embarcações e cetáceos, os quais incluem: sistemas de detecção (e.g. sonares passivos, sistemas acústicos, observação visual, zonas de exclusão (com restrição de velocidade) e treinamento dos operadores (vide https://iwc.int/home - Comissão Internacional da Baleia (CIB).

Ademais, existem especificações quando à mitigação desse impacto estabelecidas nas Portaria Ibama nº 117, de 26 de dezembro 1996 e Portaria Ibama nº 24 de 08 de fevereiro de 2002 que necessitam ser consideradas nesses programas.

3.1.7.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Apesar de inserido como Programa, a mitigação e controle do impacto “Colisão de embarcações com cetáceos e quelônios” foi considerado apenas como uma questão a ser observada e registrada em campanhas especificas sem relação concreta com a necessidade de minimizar e controlar.

A estratégia de mitigação do impacto de colisão de embarcações com as espécies de cetáceos e quelônios está restrita à “Identificar no plano, medidas para recolhimento e tratamento da fauna afetada na colisão”.

3.1.7.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar ao Inema que analise os planos e programas diretamente relacionados ao impacto “Colisão de embarcações com cetáceos e quelônios” considerando a necessidade de mitigação e controle do mesmo e não somente o registro de acidente e manejo de animal atingido (morto) bem como considere a legislação ambiental pertinente.

3.1.8. O Impacto na fase de operação "Alteração das comunidades biológicas aquáticas nas áreas de implantação das estruturas da ponte" foi superficial, por não abordar as espécies reconhecidamente invasoras do ambiente marinho que podem ocupar essa área, a exemplo de *Tubastraea coccinea* e *Tubastraea tagusensis* (coral sol) presentes na área da BTS

Solicita-se incorporar o aumento das espécies invasoras como potencial impacto resultante da implantação das estruturas da ponte, tendo sido mencionado a exemplo a espécies *Tubastraea coccinea* e *Tubastraea tagusensis*.

3.1.8.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa na complementação à Nota Técnica nº 018/2021 Dirre/Coine que as espécies invasoras serão "monitoradas" por meio do Programa de monitoramento dos organismos aquáticos.
Também informa na Complementação da NT 018/2021 DIRRE/COINE que:

> Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP: **Apresentar medidas de controle para as espécies reconhecidamente invasoras do ambiente marinho** como, *Tubastraea coccinea* e *Tubastraea tagusensis* registradas na área da BTS. A exemplo das estratégias complementares de controle, indicadas por (SAMPAIO *et al.,* 2012; ADAILTON, 2013), como a predação por vermes de fogo (*Hermodice carunculata*) e as estratégias biológicas de contra-ataque utilizadas por outras espécies de corais, que competem com as espécies invasoras.

A Portaria Inema nº 26.078/2022 que concede a Renovação da Licença Prévia não apresenta nenhuma condicionante ambiental relacionada ao monitoramento e controle de espécies invasoras no ambiente marinho da Baia de Todos os Santos.

3.1.8.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Não foi considerado no Licenciamento Ambiental do empreendimento o monitoramento e controle de espécies invasoras no ambiente marinho da Baia de Todos os Santos.

3.1.8.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar durante a Licença de Instalação a incorporação de medidas efetivas de monitoramento e controle de espécies invasoras, com medidas de controle efetivo dessas no ambiente marinho da Baia de Todos os Santos.

3.1.9. O impacto na fase de operação "Interrupção de rotas de migração da fauna marinha" necessita de um programa de monitoramento específico e de longo prazo com vista a acompanhar e monitorar os efeitos do empreendimento sobre as comunidades mais atingidas (e.g. Cetáceos e Quelônios).

O empreendedor propôs as seguintes medidas mitigatórias:

- Plano de Iluminação projetado para restringir ao máximo a dispersão de luz para fora da plataforma;
- (Indiretamente) Colocação de barreira acústica no lado leste da nova Ponte à saída de Salvador, para proteção da zona ribeirinha da praia do Cantagalo.

3.1.9.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa por meio da complementação à Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine em relação ao impacto:

> O Programa de monitoramento dos organismos aquáticos, que possui como objetivos específicos:
>
> • Avaliar a resposta das populações de quelônios e cetáceos ante às atividades construtivas da ponte
>
> • Evitar colisão de embarcações com cetáceos e quelônios e fazer registros de observação no caso de avistamento durante deslocamento de embarcação para área de bota fora, caso ocorra.
>
> • Executar metodologia padronizada pelo Centro TAMAR e disponibilizar os relatórios [ID MP 3961619 - Pág. 7].

Consta da Licença Prévia - Portaria Inema 11.855/2016 (Renovação da Licença Prévia), as condicionantes ambientais:

> XXII. Atender as recomendações do ICMBio conforme Ofício nº 41/2016/DIBIO/ICMBio, quanto aos impactos ambientais relativos às tartarugas marinhas
>
> XL.5.18 Programa de monitoramento dos organismos aquáticos;
>
> XLV. Contemplar nos planos e programas previstos no EIA, (item 5 – Planos e Programas) item: a) 5.14 Programa de monitoramento da fauna – o monitoramento dos cetáceos e quelônios na área de construção da ponte, visto que esses animais podem colidir com embarcações durante a sua implantação. Identificar no plano medidas para recolhimento e tratamento da fauna afetada na colisão;

No processo relativo à solicitação da Licença de Implantação a Concessionária informa que encaminhou a resposta à recomendação expressa no Ofício nº41/2016/DIBIO/ICMBio, e as condicionantes XL.5.18 e XLV.

3.1.9.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

As medidas mitigadoras para proteção de cetáceos e quelônios, citadas no EIA/RIMA, não foram expressamente citadas nas próximas etapas do Licenciamento.
Houve o estabelecimento de condicionantes ambientais relacionadas aos impactos na Licença Prévia. Os Programas solicitados necessitam ser analisados pelo Inema de forma a verificar se são efetivos para mitigar, monitorar e controlar esses impactos.

3.1.9.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar do Inema análise e emissão de parecer indicando se os Programas solicitados foram apresentados e se são efetivos para mitigar, monitorar e controlar o impacto de Interrupção de rotas de migração da fauna marinha (Cetáceos e Quelônios).

3.1.10. O risco para a fase de operação “Risco de contaminação química do meio aquático por derramamento de substâncias perigosas na sequência de colisão de navios com os pilares da ponte ou acidente rodoviário” necessita de programas de elaboração e implementação de Plano de Risco e o Plano de Contingência e emergência Ambiental que deverá ter protocolos e equipamentos específicos para a ação pronta e correta em caso de ocorrência desse tipo de acidente.

3.1.10.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa por meio da complementação à Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine que o Programa de Emergência e Contingência fará parte do Licenciamento Ambiental.
Consta da Renovação da Licença Prévia - Portaria Inema 2.079/2022 como condicionante ambiental:

> XL. apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação – LI os planos e programas [...] 5.24 Plano de emergência/contingência;

Em maio de 2022 no Processo Inema de Solicitação da Licença de Implantação foi apresentado para análise e avaliação do conteúdo pelo Inema o Programa de Emergência e Contingência.

3.1.10.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Cabe ao Inema analisar e indicar a adequação do programa apresentado. É necessário contudo, que o profissional que analisará possua competência técnica para tal.

3.1.10.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Solicitar que o Inema indique se o Programa de Emergência e Contingência atende à normas e se é adequado para o empreendimento em pauta.

3.1.11.Não houve qualquer metodologia sistematizada na definição das Áreas de Influência, as delimitações das áreas: diretamente afetada, de influência direta e indireta apresentadas no EIA foram feitas apenas com base em opiniões dos elaboradores. Tal método implica em uma baixa capacidade de predição e negligência de áreas que podem ser diretamente afetadas e que não foram contempladas no estudo.

3.1.11.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informa na Nota Técnica 018/2021 Dirre/Coine que apenas seguiu o que determina a Resolução CONAMA n. 001/86 que estabelece a seguinte diretriz na elaboração de EIA/RIMA:

> "Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza"

Não houve qualquer alteração ou complementação desse ponto. Na análise do processo da Licença Prévia, o Inema considerou satisfatória a delimitação das áreas de influência (ADA/AID/AII), que foram feitas de modo bastante genérico para o meio biótico sem considerar os organismos, ambientes específicos (*e.g.* recifes de corais e áreas de desovas de quelônios) e extensão dos impactos ambientais.

3.1.11.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Ao considerar apenas a bacia hidrográfica como limite de delimitação das Áreas de Influência e consequentemente definição da área de ação dos planos, programas e compensações, em um empreendimento que ocorre em uma Baia (ambiente marinho) a saber, a Baia de Todos os Santos, considerada a segunda maior baia do mundo, há evidente equívoco na análise desses impactos.

O Inema considerou satisfatória a delimitação das áreas de influência (ADA/AID/AII), que foram feitas de modo bastante genérico para o meio biótico sem considerar os organismos, ambientes específicos (*e.g.* recifes de corais e áreas de desovas de quelônios) e extensão dos impactos ambientais

Destaca-se que o IBAMA em seus licenciamentos solicita uma análise adequada das Áreas de Influência com bases nos impactos, para que seja possível estabelecer a extensão adequada das áreas onde serão implementados os Programas e Planos ambientais.

3.1.12. Os planos e programas governamentais foram tão somente citados e alguns deles não apresentam relações ou atingem a área do empreendimento (*e.g.* programa Bolsa Verde), logo os planos e programas governamentais não foram apresentados e analisados de forma a atender ao requisito do EIA.

Este é um item do EIA extremamente relevante porque permite analisar e tentar avaliar a compatibilidade dos Planos, Programas e Ações Governamentais existentes e em via de

implementação em uma região e o empreendimento em análise. Esse ponto foi extremamente deficiente no EIA constando apenas de uma pequena lista de Planos e Programas bastante óbvios sem analisar sua vinculação ao projeto proposto.

3.1.12.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema informou, por meio da Complementação da Nota Técnica nº 018/2021 Dirre/Coine que solicitará no processo de Renovação da Licença Prévia:

> Apresentar **atualização da** avaliação de interface e compatibilidade dos programas governamentais (estadual/federal e municipal) com incidência sobre a área de influência do empreendimento, c**onsiderando a defasagem temporal entre o período de elaboração do EIA/RIMA (2015) e o momento atual**; **grifo nosso [**ID MP 3961619 - Pág. 10

Não consta da Portaria Inema nº 26.078/2022 de Renovação da Licença Prévia nenhuma solicitação referente a este item.

3.1.12.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Não houve nenhuma alteração/modificação/complementação/atualização referente aos programas governamentais (estadual/federal e municipal) com incidência sobre a área de influência do empreendimento e sua relação com ele.

3.1.12.3. Sugestão da Ceat/MPBA

Manter a solicitação de complementação desse item, considerando, dentre tantos outros programas existentes: i) o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro; ii) a Política Municipal (Salvador) de Gerenciamento Costeiro, iii) o Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos (P2R2), iv) o Plano de Implementação da Estratégia Nacional para Espécies Exóticas Invasoras, e o v) Plano de Ação Nacional para a Conservação dos Mamíferos Aquáticos Pequenos Cetáceos.

3.1.13. Disponibilização de toda a base de dados gerada pelos estudos e programas ambientais relacionados ao empreendimento, em formato adequado

(relacionado ao tipo de dado; e.g.: shape file, xls e outros), de forma a propiciar transparência em relação a questões de gestão e monitoramento ambiental; otimizando o acesso às informações e aumentado o controle social.

3.1.13.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

Esse ponto foi inserido como sugestão no Parecer Técnico nº 385/2018-Ceat/Meio Ambiente não tendo sido abordado posteriormente nos autos do inquérito. Entende-se que um empreendimento deste porte irá gerar uma quantidade significativa de informações sobre os ambientes atingidos sendo extremamente relevante o compartilhamento/disponibilização desses dados inclusive do ponto de vista de divulgação técnico cientifica.

Ademais, a publicidade das informações sobre condicionantes ambientais, planos de monitoramento e controle e medidas de compensação seria extremamente relevante como ferramenta de fiscalização por parte de toda a comunidade afetada pelo empreendimento.

3.1.13.2. Sugestão da Ceat/MPBA

Criar uma plataforma para disponibilizar as informações geradas e estabelecer a publicidade como condicionante ambiental da Licença de Implantação e Operação.

Destaca-se que essa é uma prática implementada pelo IBAMA há pelo menos duas décadas.

3.1.14. A conclusão dos Zoneamentos e Planos de Manejo das Unidades de Conservação atingidas diretamente, no meio biótico marinho, deve fazer parte de propostas de mitigação desse impacto, como responsabilidade parcial do empreendedor, no caso específico de mitigação, e responsabilidade total, no caso de se adotar compensações ambientais. São elas: a APA dos Recifes das Pinaúnas e a APA da Baia de Todos os Santos.

3.1.15. É necessária a valoração dos bens e serviços ambientais perdidos em decorrência do empreendimento para a sua compensação; dentre eles as perdas de habitat como os recifes de corais e as áreas de manguezais.

Essas sugestões foram apresentadas no Parecer Técnico nº 385/2018-Ceat/Meio Ambiente e apenas indica uma possibilidade de compensação ambiental dos impactos parcialmente mitigáveis e daqueles não mitigáveis (*e.g.* perda de habitats de recifes de corais).

3.1.15.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema solicitou, por meio da Portaria Inema nº 26.078/2022 de Renovação da Licença Prévia as condicionantes:

> XL. apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação – LI os planos e programas previstos no EIA (item 5 – Planos e Programas): 5.25 Plano de apoio à criação de Unidades de Conservação;
>
> LVI. o empreendedor fica obrigado a **firmar Termo de Compromisso para destinação a título de Compensação Ambiental,** conforme estabelecido nos artigos 58 e 59 da Lei Estadual nº 10.431/2006, regulamentado pelo Decreto 16.988/2016. O percentual do custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de Licenciamento Ambiental.

No escopo do Processo Inema nº 2021.001.007347/NOT-001 relacionado à Licença de Instalação consta da Notificação 2021.001.007347/NOT-001:

> 6. Protocolar processo de Compensação Ambiental, conforme estabelecido no art. 58 da lei 10.431/2006, regulamentado pelo Decreto Estadual 16.988/2016.

Cabe ao Inema, no processo de compensação ambiental, considerar e valorar os impactos não mitigáveis. Destaca-se que, para tanto seria necessária a medida de parâmetros como por exemplo, extensão de recifes de corais atingidos diretamente, informações não disponíveis no Eia/Rima.

3.1.15.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

A análise da compensação ambiental, a ser feita via Processo de Compensação Ambiental, necessita de acompanhamento no sentido de incorporar todos os impactos relatados no EIA não passiveis de serem mitigados e para tanto, é necessário haver valoração ambiental.

3.1.16. A ampliação de áreas de Manguezais (recompondo ambientes perdidos ou degradados na mesma região) pode ser uma compensação para a supressão de manguezal na região

Essa sugestão não mais se aplica tendo em conta a correção da área de manguezal. Durante a correção das tipologias vegetacionais, para atendimento à legislação vigente. Caso seja verificado interferência em área com Manguezal, a sugestão poderá ser revista.

3.1.17. A análise das medidas de mitigação e controle, bem como a área de influência e organismos diretamente atingidos pelo impacto da propagação do som e luminosidade sobre as comunidades biológicas carece de base técnico científica e necessita de formulação de programas de monitoramento e controle adequados. Sendo exemplos desses organismos: baleia-jubarte, baleia-minke, cachalote, cachalote-pigmeu, cachalote-anão, golfinho-cabeça-de-melão, orca, baleia-bicuda-de-cuvier, golfinho-de-risso e golfinho-nariz-de-garrafa e a tartaruga-cabeçuda.

Essa foi uma sugestão apresentada no Parecer Técnico nº 385/2018-Ceat/Meio Ambiente.

3.1.17.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Inema incorporou essa sugestão ao solicitar, na Licença Prévia - Portaria Inema 11.855/2016, as condicionantes ambientais:

> XXII. atender as recomendações do ICMBio conforme Ofício nº 41/2016/DIBIO/ICMBio, quanto aos impactos ambientais relativos às tartarugas marinhas;
>
> XL.5.18 Programa de monitoramento dos organismos aquáticos;
>
> 32. Programa de monitoramento do ruído subaquático no recurso das ações de cravação das camisas metálicas.

3.1.17.2. Conclusão da Ceat/MPBA sobre a resposta do Inema

Conforme solicitado pelo Inema, foram apresentados os programas específicos para o gerenciamento dos impactos ambientais identificados. A responsabilidade pela análise e

aprovação desses programas, no que se refere à sua capacidade de mitigar, monitorar e controlar os impactos, cabe ao órgão ambiental competente.

3.1.18. Plano de Implementação da Estratégia Nacional para Espécies Exóticas Invasoras.

Essa sugestão, constante do Parecer Técnico nº 385/2018-Ceat/Meio Ambiente, está relacionada ao impacto “Alteração das comunidades biológicas aquáticas nas áreas de implantação das estruturas da ponte”.

3.1.19. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

Não houve resposta formal do Inema.

3.1.20. Plano de Ação Nacional para a Conservação dos Mamíferos Aquáticos Pequenos Cetáceos.

O Objetivo dessa sugestão foi solicitar a incorporação do Plano de Ação Nacional para a Conservação dos Mamíferos Aquáticos - Pequenos Cetáceos nos programas de monitoramento de organismos aquáticos e demais planos e programas que tenha relação com a proteção desses organismos. O Plano de Ação Nacional para a Conservação de Mamíferos Aquáticos - Pequenos Cetáceos/PAN foi aprovado por meio da Portaria nº 375, de 1º de agosto de 2019.

3.1.20.1. Resposta do Inema, de 24/05/24, ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB

Não houve resposta formal do Inema.

3.2. Resultados da Avaliação: Análise do Mapeamento Êmico das Comunidades Tradicionais da Ilha de Itaparica

A Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (Decreto nº 6.040/2007), assim como o Conselho Estadual para a Sustentabilidade dos Povos e Comunidades Tradicionais (Decreto Estadual n. 20.306/2021) garantem direitos que vão desde questões territoriais, sociais, ambientais, econômicos e culturais, até a busca pela promoção e garantia da participação das organizações representativas destes povos e comunidades. Neste contexto, foi previsto entre as condicionantes da Licença Prévia (LP) do Sistema Rodoviário Ponte de Salvador – Ilha de Itaparica a Condicionante nº18 (Portaria INEMA n. 11.855/2016 e renovada em 2022, através da Portaria 26.079/2022; Processo INEMA n° 2012-003104/TEC/LP-0013), que propõe a elaboração de um mapa êmico[1] das comunidades tradicionais da ilha de Itaparica, a fim de garantir os acessos aos pontos de mariscagem, de pesca, à praia e os deslocamentos entre as comunidades, a saber:

> "XVIII. Elaborar mapa êmico das comunidades tradicionais da ilha de Itaparica, de acordo com o mapeamento elaborado durante a etapa de licenciamento **garantindo, no detalhamento do projeto, os acessos** aos pontos de mariscagem, de pesca, à praia e os deslocamentos entre as comunidades através da **manutenção e sinalização** das fontes de água doce e caminhos tradicionais e/ou de **alternativas** que não dificultem os referidos deslocamentos".

Neste contexto foi feita uma análise do Relatório Final do Mapeamento Êmico das Comunidades Tradicionais da Ilha de Itaparica, datado de março de 2022 e produzido pela "A Lasca Arqueologia", contratada pela Concremat Engenharia e Tecnologia S/A, apensado aos autos (ID MP 21101999). A proposta do mapeamento êmico, segundo o referido documento, é trazer para os dados cartográficos o conhecimento tradicional sobre o território, as relações ecológicas implicadas e as percepções sobre alterações decorrentes da instalação e operação do empreendimento sobre as áreas em que habitam e exercem suas práticas.

[1] Conforme apresentado no Relatório, "o objetivo de um mapeamento êmico, segundo seu constructo teórico, no escopo de um processo de licenciamento ambiental como o que este estudo se insere, é trazer para os dados cartográficos o corpus de conhecimento tradicional sobre o território, as relações ecológicas implicadas e as percepções sobre alterações decorrentes da instalação e operação do empreendimento sobre as áreas em que habitam e exercem suas práticas" (ID MP 21101999 - Pág. 22).

A seguir é apresentada análise do referido documento, com observações quanto à verificação da existência de impactos em decorrência da ponte, relatados para as comunidades tradicionais.

3.2.1. Impactos previstos relacionados às comunidades tradicionais da ilha de Itaparica (municípios de Vera Cruz e Itaparica) em decorrência da ponte.

3.2.1.1. Das comunidades tradicionais de pesca e mariscagem

De acordo com o relatório, 60 localidades foram mapeadas com comunidades pesqueiras em toda a Ilha, além das áreas de pesca e mariscagem por elas utilizadas na costa e na contra costa. Fontes e nascentes acessadas por essa comunidade, importantes para a manutenção dos corpos hídricos, foram também identificadas.

O Relatório apresenta que, com relação à pesca e à mariscagem praticadas pelos pescadores e marisqueiras e pelas comunidades quilombolas da Ilha, foram identificados no trajeto do Sistema Rodoviário **ao menos 37 pontos de interceptação do traçado sobre áreas de interesse** da Condicionante, entre pontos de pesca e coleta de mariscos, trilhas e caminhos tradicionais, cursos hídricos e fontes de água utilizados. Ampliando esta percepção para o entorno do empreendimento, em um raio de 1,5 km^2 a partir da Área Diretamente Afetada (o traçado da rodovia), esse quantitativo sobe para **114 pontos** de interesse.

Exemplos de riscos e possíveis impactos a estas comunidades foram subdivididos nas categorias de Hidrografia (como supressão de nascentes e fontes, dificuldade de acesso às fontes, impacto em pontos de pesca no interior da Ilha); Caminhos (como dificuldade de realização de trajetos importantes para comercialização do pescado na fase de instalação e interceptação permanente de caminhos utilizados no fluxo costa e contra costa) e Pesca e Mariscagem (como Restrição temporária de circulação na ADA, supressão de pesqueiros, diminuição populacional de espécies, diminuição de renda e risco de insegurança alimentar).

Frente aos potenciais impactos identificados no Relatório, e tendo em vista a relação existente entre os territórios e as comunidades e povos tradicionais, o documento orienta que seja criado um componente de comunidades de pesca e mariscagem no tocante à execução do Plano Básico Ambiental - PBA, com o objetivo de identificar os aspectos

atinentes às comunidades pesqueiras em condicionantes, planos e programas. Ressalta-se também que a legislação implica no reconhecimento de que as decisões, interferências, ou quaisquer mudanças relativas aos territórios dizem respeito diretamente a manutenção dos modos de vida dos povos e comunidades tradicionais.

3.2.1.2. Das comunidades tradicionais de matriz africana

No total foram identificados no Mapeamento Êmico 122 terreiros, entre os quais, 116 foram mapeados, notando ainda a existência de outros não localizados pela equipe. Estes terreiros fazem uso de diversos elementos encontrados especificamente na Ilha de Itaparica, tendo sido mapeadas as principais áreas de uso comum para finalidades rituais, os principais recursos naturais utilizados para este mesmo fim, além das encruzilhadas e dos fluxos de deslocamento entre municípios.

O Relatório apresenta que, em relação às comunidades de matriz africana e ao traçado do empreendimento, foram identificados no trajeto do Sistema Rodoviário a **interceptação de 26 pontos e áreas dos terreiros**, entre rotas de deslocamento, corpos hídricos e locais de uso. Além disso, constata-se a proximidade do traçado em **outros 15 pontos e áreas**, envolvendo terreiros, corpos hídricos e áreas de uso comum, que podem vir a ter seu uso inviabilizado pela proximidade ao traçado.

Os riscos e possíveis impactos a estas comunidades foram subdivididos nas categorias de Áreas de Uso Comum (a exemplo de interferência e supressão dos acessos às áreas de uso comum, inviabilização do uso de corpos hídricos, inviabilização do uso tradicional do território, descaracterização das áreas); Terreiros (como remoção de terreiros, descaracterização das áreas, redução das áreas dos terrenos); Mobilidade (como interferência no acesso aos insumos, inviabilização do uso das encruzilhadas, interceptação permanente da rota para ebós).

Frente aos potenciais impactos identificados no Relatório, o documento orienta, assim como foi sugerido para as comunidades pesqueiras, a criação de um componente de comunidades tradicionais de matriz africana no PBA. O estabelecimento de um PBA específico se justificaria pela impossibilidade de separar a vinculação entre os territórios e as comunidades e povos tradicionais, e teria como objetivo a integração de ações, planos e programas que respondam adequadamente às demandas dessas comunidades,

permitindo a criação de novos instrumentos para evitar, compensar e mitigar os impactos do empreendimento sobre o povo de terreiro.

3.2.1.3. Dos povos tradicionais ciganos

Com relação ao povo cigano, foi identificada uma comunidade, que teve seu acampamento e vila mapeados, bem como as suas áreas de importância cultural e social.

O traçado do empreendimento encontra-se próximo aos locais de moradia, distando 2km do acampamento e 1,7km da Vila Cigana. A especulação imobiliária figura como principal vetor derivado do empreendimento que ameaça esta área. A fim de evitar o impacto à área de moradia dos ciganos, o documento orienta o fomento e realização de processo de regularização fundiária, em parceria com o poder público municipal e estadual e demais órgãos atinentes. O empreendimento também trará descaracterização dos locais de trabalho em Bom Despacho, comprometendo a renda e o desenvolvimento de atividades tradicionais, como a leitura de mãos.

Para o povo cigano da Ilha de Itaparica, as interceptações identificadas se restringem aos dois fluxos tradicionais de deslocamento e mobilidade dessas comunidades, entre a Ilha de Itaparica e Salvador e a Ilha de Itaparica e o Recôncavo Baiano, mediante a instalação e funcionamento das praças de pedágio do empreendimento. Os demais pontos mapeados relativos à territorialidade cigana não são diretamente interceptados pelo traçado.

Exemplos de riscos e possíveis impactos a estas comunidades abrangem as categorias de Mobilidade (como Trajeto Ilha – Recôncavo e interior da ilha afetos pela rodovia e pedágios); Discriminação (podendo afetar sua autoderminação e segurança); Moradia (como Acampamento e Vila podendo ser afetados por especulação imobiliária e remoção); Trabalho (como descaracterização do circuito comercial e perda de área de trabalho em Bom Despacho).

Por fim o relatório destaca que não há, na Portaria 11.855 do INEMA (renovada pela Portaria 26.079/2022), que estabelece as condicionantes para obtenção da Licença de Instalação (LI), programas especificamente voltados a este povo. O documento também orienta, assim como para as outras comunidades, a elaboração e execução de um

componente específico do Plano Básico Ambiental, o que possibilitaria identificar, evitar, mitigar e compensar possíveis impactos advindos da instalação e operação do empreendimento, contemplando o povo cigano em seu aspecto diferenciado como comunidade tradicional.

Na **Tabela 1** é apresentada a síntese dos pontos de atenção referentes à sobreposição dos traçados da ponte e zona de influência e região de uso pelas comunidades tradicionais:

Tabela 1. Número de pontos de interceptação do traçado do Sistema Rodoviário Ponte de Salvador – Ilha de Itaparica sobre áreas de interesse das comunidades tradicionais da Ilha de Itaparica, e zonas de influência nos derredores do traçado.

Comunidade	n. de pontos de sobreposição	n. de pontos na zona de influência	Total
Pescadores e Marisqueiras	37	77	114
Matriz Africana	26	15	41
Ciganos	-	1	1

Tendo em vista o proposto pela condicionante, de **oferecer dados que subsidiem a preservação dos locais e garantia dos acessos e usos às áreas de importância** das territorialidades dessas populações tradicionais, o estudo relata que, no processamento dos dados, observou-se a ocorrência da interceptação e supressão de locais pelo traçado do empreendimento, identificando nascentes, oiteiros, pontos e áreas de pesca e mariscagem, cursos hídricos, áreas de uso ritual e trajetos passíveis de sofrerem intercepção ou supressão do projeto do Sistema Rodoviário e nas proximidades dos traçados, sendo abordados como áreas e pontos suscetíveis à inviabilização do uso do território em decorrência da instalação e operação do empreendimento.

Foram também levantados riscos identificados pelas comunidades tradicionais relativos ao empreendimento com incidência sobre seu território, formando um conjunto de percepções derivados do conhecimento das comunidades sobre o território, e das dinâmicas sociais e processos históricos nos quais estão inseridos.

Por fim o estudo orienta o desenvolvimento de medidas, planos e ações institucionais e integrados, mediante os riscos identificados pelas comunidades tradicionais, buscando responder adequadamente às demandas das comunidades frente às suas especificidades culturais e ao aspecto diferenciado que estas têm com o território.

3.2.2. Conclusões

O mapeamento êmico das comunidades tradicionais da Ilha de Itaparica abarca os municípios de Vera Cruz e Itaparica, identificando pontos de sobreposição do traçado do empreendimento rodoviário com localidades de importância cultural, econômica e religiosa para estes povos.

Este mapeamento soma-se aos impactos ambientais já sinalizados no EIA/Rima previstos sobre a comunidade de pescadores artesanais. É bastante pertinente considerar, conforme apresentado, a perspectiva das comunidades sobre os impactos decorrentes do empreendimento, os quais atingem não só comunidades da Ilha de Itaparica, mas também de outras localidades. Cabe ao órgão ambiental avaliar o documento e considerar seu conteúdo, a fim de garantir que sejam preservados os direitos das comunidades tradicionais, considerando as medidas de mitigação e compensação necessárias.

3.2.3. Sugestões

Importante que o órgão ambiental considere na análise do PBA se foram contemplados os pontos de atenção indicados no Mapeamento Êmico que afetam as comunidades tradicionais da ilha estudadas (pescadores e marisqueiras, de matriz africana e ciganos), garantindo que o PBA contemple monitoramento, mitigação, controle e compensação de impactos decorrentes do empreendimento advindos sobre as comunidades tradicionais atingidas, considerando as orientações e sugestões propostas e períodos específicos de atenção no contexto de cada categoria de comunidade tradicional analisada.

Destaca-se também a importância de que os impactos diretos às comunidades de pescadores atingidas sejam enumerados e verificadas formas de compensação dos impactos identificados, não apenas na Ilha de Itaparica, mas em outras localidades que também serão impactadas, considerando, por exemplo, o lucro cessante relacionado à interrupção ou comprometimento do exercício da pesca.

Verificar também se estará garantido os acessos aos pontos de mariscagem, de pesca, à praia e os deslocamentos entre as comunidades por meio dos caminhos tradicionais

apresentados no mapeamento êmico, ou alternativas que não dificultem os referidos deslocamentos, conforme previsto na condicionante XVIII da Renovação da Licença Prévia (Portaria Inema n. 26.079 de 17/05/2022, ID MP 7880775 - Pág. 1 a 4).

3.3. Resultados da Avaliação: Meio Biótico Terrestre

As respostas apresentadas pelo órgão ambiental, por meio do Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE de 24 de maio de 2024, para os questionamentos da Ceat relativos ao Meio Biótico Terrestre (ID MP 19249205 - Pág. 1 e 2, ID MP 19249206 - Pág. 5 a 7) foram genéricas e inconclusivas, dificultando a verificação efetiva do cumprimento das demandas e, consequentemente, comprometendo a análise técnica adequada, conforme detalhado no Quadro a seguir.

Neste quadro também foram incluídas algumas informações extraídas de pareceres anteriores, com o objetivo de preservar o histórico e garantir um entendimento mais completo da análise técnica atual.

Quadro 2 - Constatações da Ceat sobre o EIA/RIMA e em relação às respostas apresentadas pelo órgão ambiental nos autos do procedimento ministerial.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Diagnóstico ambiental vago acerca da fragmentação de florestas, quebra de conectividade, interferência em corredores ecológicos e isolamento de populações, impossibilitando pontuar sobre a valoração adotada pelo empreendedor para critérios como a intensidade e mitigabilidade/ possibilidade de potencialização deste impacto.
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)
Item 13 - Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP Considerando a defasagem temporal entre o período de elaboração do EIA/RIMA (2015) e o momento, apresentar a atualização do diagnóstico ambiental em relação à fragmentação ambiental, evidenciando a intensidade dos impactos em relação aos potenciais isolamentos das populações; Criar corredores ecológicos tendo como premissa mitigar o efeito de borda, priorizando as APP e a conectividade entre as UC, promover a recuperação funcional de determinadas unidades ecológicas atualmente ilhadas, contemplando plano de monitoramento, de longo prazo; Promover o reflorestamento das áreas de mata ciliar. Para tanto, deve-se utilizar espécies nativas, observando um nível adequado de diversidade biológica para assegurar a restauração dos processos ecológicos, condição indispensável para o aspecto funcional dos corredores ecológicos implantados.”
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
As deficiências técnicas do EIA referentes à temática de fragmentação florestal da Mata Atlântica na área de influência do empreendimento tinham previsão de serem atendidas

durante o processo Renovação da Licença Prévia – RLP, a partir da expedição de notificação para apresentação de diagnóstico ambiental atualizado e demais itens citados acima.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"A concessionária será notificada sobre o assunto."

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

De acordo com a Complementação da Nota Técnica Nº 18/2021, o órgão ambiental iria notificar o empreendedor na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP. Entretanto, posteriormente esta Ceat não identificou notificações referentes a este quesito no bojo do processo de RLP no SEIA.

Conforme citado no Parecer Técnico Ceat n°02/2024, havia nova expectativa de que as deficiências referentes ao diagnóstico de fragmentação florestal fossem sanadas no bojo do processo Licença de Instalação - LI, considerando as Condicionante XL da Portaria Inema Nº 26.079, de 17/05/2022, e a Notificação Inema nº 2021.001.007347/NOT-003, de 19/10/2022, inserida no processo de Licença de Instalação - LI do empreendimento:

> Condicionante XL da RLP:
> Apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação - LI planos e programas previstos no EIA:
> [...] 5.9. Plano de Recuperação de Áreas Degradadas - PRAD; [...] 5.37. Programa de conectividade de habitats na paisagem [...].
>
> Notificação nº 2021.001.007347/NOT-003 de 19 de outubro de 2022 (Processo de LI):
> Para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, é necessário o atendimento aos itens abaixo:
> [...] IX. Apresentar um plano de ação visando mitigar e reparar os impactos negativos da fragmentação de habitat nas Unidades de Conservação afetadas, atenuando o efeito de borda e a perda de habitas naturais na paisagem, com atenção especial às espécies ameaçadas, endêmicas, e/ou com limitações de dispersão. O plano de ação deve priorizar a manutenção dos processos ecológicos na paisagem, criando conectividade física e/ou estrutura (pontos de ligação ou *stepping stone*) entre os fragmentos, viabilizando a intenção entre subpopulações.

Entretanto, considerando resposta de 24 de maio de 2024, nota-se que o órgão ambiental não apresentou qualquer análise da situação atual ou apresentação dos eventuais avanços neste diagnóstico de fragmentação florestal, após a notificação 2021.001.007347/NOT-003 de outubro de 2022 ou no âmbito das diversas atualizações do Plano Básico Ambiental - PBA apresentadas no processo de licenciamento.

Ressalta-se que no Relatório de Atendimento à Notificação nº 2021.001.007347/NOT-003 de janeiro de 2023, a Concessionária informou que foi apresentado plano de ação visando mitigar e reparar os impactos negativos da fragmentação de habitat nas

Unidades de Conservação, inserido no PBA do empreendimento, especificamente, dentro do Programa de Reposição Florestal. O Inema não citou este plano de ação em sua resposta, especialmente, para informar se este programa contemplaria em seu conteúdo o citado diagnóstico da fragmentação florestal atualizado para a área do empreendimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

A avaliação dos impactos ambientais realizada não considerou que a perda da cobertura vegetal inclui áreas de Mata Atlântica (vegetação protegida pela Lei nº11428/2006) e que haverá perdas em áreas legalmente protegidas também, o que tornaria este impacto potencializável, aumentando assim sua importância.

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)

Item 14 - Os itens para notificação apresentados no item 13 Programa de Reposição Florestal com direcionamento à conectividade de habitats contemplarão ações para mitigar os impactos e promover as devidas compensações.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O questionamento da CEAT seria considerado dentre os itens de notificação apresentados no item 13, referentes ao Programa de Reposição Florestal com direcionamento à conectividade de habitats, que contemplarão ações para mitigar os impactos e promover as devidas compensações.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

“A concessionária foi notificada (2021.001.007347/NOT-006), e conforme previsto na Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) e no Art. 17 do Decreto no 5.300/2004, deverão apresentar os procedimentos de compensação decorrente da supressão de vegetação nativa de Mata Atlântica. Contudo, a notificação está no prazo de atendimento, e até a presente data não foi respondida. Além disso, a empresa foi notificada para apresentar um plano de ação visando mitigar e reparar os impactos negativos da fragmentação de habitat nas Unidades de Conservação afetadas, atenuando o efeito de borda e a perda de habitas naturais na paisagem, com atenção especial às espécies ameaçadas, endêmicas, e/ou com limitações de dispersão. O plano de ação deve priorizar a manutenção dos processos ecológicos na paisagem, criando conectividade física e/ou estrutura (pontos de ligação ou *stepping stone*) entre os fragmentos, viabilizando a intenção entre subpopulações. Desta forma, consta no Plano Básico Ambiental o Programa de Reposição Florestal (N°36) com direcionamento à conectividade de habitats na paisagem, se justifica como medida mitigadora dos impactos ambientais negativos. Ainda deve-se constar como condicionante a execução efetiva do referido plano, com cronograma de execução definido.”

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

De acordo com a Complementação da Nota Técnica Nº 18/2021, o órgão ambiental iria notificar o empreendedor na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP,

entretanto, posteriormente, esta Ceat não identificou a expedição da referida notificação no bojo do processo de RLP no SEIA.
Conforme Parecer Técnico Ceat n°02/2024, havia nova expectativa de que as deficiências referentes à avaliação dos impactos da perda da cobertura vegetal de Mata Atlântica e em áreas legalmente protegidas fossem sanadas no bojo do processo de Licença de Instalação - LI, considerando principalmente as Condicionante XL da RLP da Portaria Nº 26.079 - 17/05/2022, notificação nº 2021.001.007347/NOT-003 de 19/10/2022 e notificação nº 2021.001.007347/NOT-005 de 19/05/2023, inseridas no processo de Licença de Instalação - LI do empreendimento:

> Condicionante XL da RLP:
> Apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação - LI planos e programas previstos no EIA:
> [...] 5.8. Plano de desmatamento [...] 5.37. Programa de conectividade de habitats na paisagem. O Programa de Supressão da Vegetação, de acordo com o PBA, englobou em seu escopo o Plano de desmatamento; e o Programa de Reposição Florestal englobou em seu escopo o Programa de conectividade de habitats na paisagem.
>
> NOTIFICAÇÃO nº 2021.001.007347/NOT-003 de 19 de outubro de 2022 (Processo de LI):
> Para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, é necessário o atendimento aos itens abaixo:
> [...]II. Informar extensão da área de vegetação nativa a ser submetida à análise técnica para a ASV, apresentando a fisionomia (tipologia vegetal) e o estágio de regeneração da vegetação de acordo com as resoluções CONAMA 33/1994 e 417/2009 e atendendo a exigências da Lei 11.428/2006.
>
> NOTIFICAÇÃO 2021.001.007347/NOT-005 de 19 de maio de 2023 (Processo de LI):
> Para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, a empresa deverá:
> [...] Com relação aos condicionantes estabelecidos na RLP, os relacionados abaixo não foram atendidos ou foram apenas parcialmente atendidos, com base no RCC apresentado, datado de maio de 2022, e precisam ser devidamente cumpridos nesta etapa:
> [...]
> XXIII. Com relação ao PBA apresentado solicita-se os seguintes complementos: (Condicionante 40)
> [...]
> p) Adicionar aos planos de ações dos “Programas de Supressão da Vegetação” e de “Monitoramento e Manejo da Fauna” ações restauradoras ou reparadoras específicas para promover a conservação das espécies ameaçadas, que estão sujeitas aos potenciais danos ambientais diretos e/ou indiretos provenientes das interferências promovidas pelo empreendimento.
> q) Programa de Supressão de Vegetação: A concessionária deve

informar explicitamente a extensão da área de vegetação nativa a ser submetida à análise técnica para a ASV, apresentando as áreas e os percentuais da fitofisionomia (tipologia vegetal) com a classificação do estágio de regeneração da vegetação de acordo rigorosamente com as resoluções CONAMA 33/1994 e 417/2009, e atendendo rigorosamente as exigências da Lei 11.428/2006.
[...]
7. Conforme previsto na Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) para o corte ou supressão de vegetação secundária no estágio médio e avançado de regeneração, deve-se:
[...] b. Apresentar poligonal (formato *shape* e sistema de referência SIRGAS 2000), assim como a planta georreferenciada da área, memorial descritivo, mapa de uso e ocupação do solo da região, além da caracterização ambiental da área destinada para a compensação, com ênfase na vegetação, e com a avaliação da equivalência com a área a ser suprimida em relação à extensão e às características ecológicas. Lembrando que, se localizada em área rural, a área deverá estar situada em imóvel cadastrado no CEFIR. [...]

Entretanto, nota-se que na nova resposta do Inema não houve qualquer descrição da situação atual ou apresentação dos eventuais avanços na análise desta temática após as notificações n°2021.001.007347/NOT-003 e nº 2021.001.007347/NOT-005 ou no âmbito das diversas atualizações do Plano Básico Ambiental - PBA.

Ressalta-se que a notificação nº2021.001.007347/NOT-006 refere-se à compensação decorrente da supressão de vegetação nativa de Mata Atlântica, ou seja, possivelmente não contempla o impacto potencializável das áreas inseridas em áreas protegidas, considerando que, até o momento, o empreendedor não apresentou o estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação.
Ressalta-se também que, conforme Relatório de Atendimento à Notificação nº 2021.001.007347/NOT-003 de janeiro de 2023 (ver Parecer Técnico Ceat nº 02/2024), o empreendedor já teria apresentado o plano de ação para mitigar e reparar os impactos negativos da fragmentação de habitat nas Unidades de Conservação afetadas, contudo, na resposta atual do órgão ambiental não há referência a esta entrega ou a qualquer avaliação técnica já realizada, considerando, inclusive, que a elaboração desse plano de ação deve ser posterior ao estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O EIA/RIMA não apresentou qualquer análise sobre o grau de interferência (estimativa e caracterização das áreas a serem atingidas) nas Unidades de Conservação, informação imprescindível para análise da valoração dos critérios de avaliação dos potenciais impactos. Desde já, por se tratar de área legalmente protegida, deve-se considerar este impacto potencializável, promovendo o

aumento de sua importância. Tampouco foi apresentado programa ambiental referente ao tema a ser executado, a exemplo de programa de conectividade de habitats na paisagem.

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)

Item 15 - Informa sobre o Programa de Reposição Florestal, a ser adotado em referência aos impactos de "Fragmentação de florestas, quebra de conectividade, interferência em corredores ecológicos e isolamento de populações", ocasionada pela supressão de vegetação e alteração na cobertura do solo; "Isolamento de populações", ocasionada pela implantação da rodovia; "Aumento da antropização sobre as Unidades de Conservação", ocasionado pela facilidade de acesso à Ilha de Itaparica. Informa também que o direcionamento do Programa de Reposição Florestal (PRF) para a conectividade de habitats na paisagem, se justifica como medida mitigadora dos impactos ambientais negativos, sendo adotadas também medidas compensatórias relacionadas aos impactos causados pela supressão da vegetação para implantação do projeto através da definição da estratégia de reposição florestal, buscando interligar fragmentos florestais de forma a propiciar maior fluxo gênico da fauna e da flora.
Foi solicitado no condicionante LVI da LP - contratar estudos para avaliação de potencialidades ambientais visando à criação e/ou recategorização de Unidades de Conservação já existentes na AID, formando um mosaico de UC, garantindo a conectividade de corredores ecológicos.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

Na época, a resposta do Inema atendeu apenas parcialmente os questionamentos da CEAT referentes aos impactos ambientais nas UC, pois não abordou o grau de interferência do empreendimento sobre as Unidades de Conservação atualmente existentes. Esta etapa deve ser preliminar à avaliação dos programas de gestão, pois deve haver uma conexão entre os impactos (importância e magnitude) identificados no AIA e as medidas de mitigação, planos de monitoramento e compensação propostos.
A criação e/ou recategorização de Unidades de Conservação deve ser baseada em estudos técnicos bem fundamentados, no entanto, neste momento, o que está em pauta pela equipe técnica da CEAT é a ausência de informações sobre os impactos (diretos e indiretos) do empreendimento sobre as Unidades de Conservação já existentes, considerando a categorização e limites atuais destas áreas protegidas.
Observação: Destaca-se que, posteriormente, em 19 de maio de 2023, o Inema expediu Notificação nº 2021.001.007347/NOT-005 onde constava que, para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, a empresa deveria apresentar estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação da área de influência (ver Parecer Técnico Ceat n º 02/2024).

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"Foi solicitado através da Notificação 2021.001.007347/NOT-006 que a concessionária apresente um estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação da área de influência, relacionando os potenciais impactos diretos e indiretos sobre estas áreas legalmente protegidas. Nesse aspecto, cumpre ressaltar que as Unidades de Conservação que devem ser consideradas no Plano Básico

Ambiental (PBA) são: Estação Ecológica Ilha do Medo, APA Venceslau Monteiro, APA Recife de Pinaúnas, Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica e Parque Florestal de Baiacu. Até a presente data a notificação está no prazo de atendimento e ainda não foi respondida."

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

Como citado no Parecer Técnico Ceat nº 02/2024, na época, constava no SEIA a Notificação nº2021.001.007347/NOT-005, de 19 de maio de 2023, que informava que, para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, a empresa deveria:

> "[...] 10. Apresentar um estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação da área de influência, relacionando os potenciais impactos diretos e indiretos sobre estas áreas legalmente protegidas, haja vista se tratar de informação imprescindível para análise da valoração dos critérios de avaliação dos potenciais impactos. Nesse aspecto, cumpre ressaltar que as Unidades de Conservação que devem ser consideradas no Plano Básico Ambiental (PBA) são: Estação Ecológica Ilha do Medo, APA Venceslau Monteiro, APA Baía de Todos os Santos, AP Recife de Pinaúnas, Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica e Parque Florestal de Baiacu."

No "RELATÓRIO DE ATENDIMENTO À NOTIFICAÇÃO 2021.001.007347/NOT-005 de outubro/2023" foram apresentadas algumas informações sobre os impactos nas UC, mas que, no entendimento desta CEAT, não substitui o estudo solicitado, pois não informava quais são os impactos diretos e indiretos do empreendimento nas UC, sua magnitude e alcance temporal e espacial, considerando as poligonais atuais das UC já existentes. Consta no relatório que:

> "A CONCESSÃO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A (CPSI) informa que foi efetuado uma reinterpretação dos atributos avaliados Volume 3 do EIA/RIMA (V&S Ambiental/NEMUS, 2016), que trata da Avaliação dos Impactos Ambientais, de forma a verificar o grau de interferência do empreendimento (nas fases de implantação e operação) e valoração dos critérios de avaliação dos potenciais impactos sobre as Unidades de Conservação da área de influência, conforme consideradas no Plano Básico Ambiental (PBA-ANEXO V): Estação Ecológica Ilha do Medo, APA Venceslau Monteiro, APA Baía de Todos os Santos, APA Recife de Pinaúnas, Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica e Parque Florestal de Baiacu.
> • **Estação Ecológica Ilha do Medo**
> Dentre os impactos negativos (n=23) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 26% incidem de forma direta e 74% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 65% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 22% no meio biótico e 22% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 78% como de baixa importância, 17% média e

apenas 4% como alta.
O impacto negativo identificado e avaliado como de alta importância, que interfere na Unidade de Conservação refere-se a alterações no turismo durante a fase de implantação.
Nota: Foram identificados 11 impactos de natureza positiva, sendo 27% de incidência direta e 73% de incidência indireta.

• APA Venceslau Monteiro

Dentre os impactos negativos (n=31) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 39% incidem de forma direta e 61% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 68% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 23% no meio biótico e 10% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 71% como de baixa importância, 26% média e apenas 43% como alta.
O impacto negativo identificado (mas não descrito) e avaliado como de alta importância, que interfere na Unidade de Conservação refere-se ao meio socioeconômico.
Nota: Foram identificados 13 impactos de natureza positiva, sendo 38% de incidência direta e 62% de incidência indireta.

• APA Baía de Todos os Santos

Dentre os impactos negativos (n=131) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 76% incidem de forma direta e 22% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 25% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 19% no meio biótico e 56% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 82% como de baixa importância, 15% média e apenas 3% como alta.
Dentre os impactos negativos avaliados como de alta importância, que interferem na Unidade de Conservação temos a Alterações no turismo durante a fase de implantação; a Colisão de embarcações com cetáceos e quelônios; a Mudanças nos hábitos da fauna aquática e alteração da flora aquática por perturbação do meio aquático, com potencial afetação da produtividade pesqueira e a Alteração e/ou perda de habitats aquáticos, incluindo áreas de presença de formações coralíneas e outras áreas relevantes para a fauna aquática.
Nota: Foram identificados 19 impactos de natureza positiva, sendo 53% de incidência direta e 47% de incidência indireta

• APA Recife de Pinaúnas

Dentre os impactos negativos (n=41) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 73% incidem de forma direta e 27% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 32% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 34% no meio biótico e 34% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 78% como de baixa importância, 12% média e apenas 10% como alta.
Dentre os impactos negativos avaliados como de alta importância, que interferem na Unidade de Conservação temos a Alterações no turismo durante a fase de implantação; Colisão de embarcações com cetáceos e quelônios; a Mudanças nos hábitos da fauna aquática e alteração da flora aquática por perturbação do meio aquático, com potencial afetação

da produtividade pesqueira e a Alteração e/ou perda de habitats aquáticos, incluindo áreas de presença de formações coralíneas e outras áreas relevantes para a fauna aquática.
Nota: Foram identificados 11 impactos de natureza positiva, sendo 64% de incidência direta e 36% de incidência indireta.

• **Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica**

Dentre os impactos negativos (n=101) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 70% incidem de forma direta e 30% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 29% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 18% no meio biótico e 53% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 79% como de baixa importância, 20% média e apenas 1% como alta.
O impacto negativo identificado e avaliado como de alta importância, que interfere na Unidade de Conservação refere-se a alterações no turismo durante a fase de implantação.
Nota: Foram identificados 16 impactos de natureza positiva, sendo 44% de incidência direta e 56% de incidência indireta.

• **Parque Florestal de Baiacu**

Dentre os impactos negativos (n=33) relacionados aos fatores físico, biótico e socioeconômico, aproximadamente 36% incidem de forma direta e 64% de forma indireta na Unidade de Conservação. Em torno de 64% dos impactos referem-se ao meio socioeconômico, 24% no meio biótico e 12% relacionado ao meio físico. Quanto à importância, a qualificação apresenta 76% como de baixa importância, 21% média e apenas 3% como alta.
O impacto negativo identificado e avaliado como de alta importância, que interfere na Unidade de Conservação refere-se a alterações no turismo durante a fase de implantação.
Nota: Foram identificados 12 impactos de natureza positiva, sendo 33% de incidência direta e 64% de incidência indireta."

Assim, pode-se observar que a resposta à Notificação nº 2021.001.007347/NOT-005 do INEMA, apresentada pelo empreendedor em outubro de 2023, já deixava claro que haverá diversos impactos relacionados a fatores físicos, bióticos e socioeconômicos nas Unidades de Conservação, que não estão, até o momento, devidamente apresentados/caracterizados/mensurados no bojo do processo de licenciamento ambiental, no entendimento desta CEAT.

Ressalta-se que na nova resposta apresentada pelo Inema consta apenas que, por meio da Notificação 2021.001.007347/NOT-006, foi solicitado que a concessionária apresente o estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação da área de influência. Esta solicitação é igual a contida na Notificação 2021.001.007347/NOT-005 de 19 de maio de 2023 (ver Parecer Técnico Ceat nº 02/2024).
Conforme item 26 da Notificação 2021.001.007347/NOT-006, a empresa deverá:

"[...] Apresentar um estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação da área de influência,

> relacionando os potenciais impactos diretos e indiretos sobre estas áreas legalmente protegidas. Nesse aspecto, cumpre ressaltar que as Unidades de Conservação que devem ser consideradas no Plano Básico Ambiental (PBA) são: Estação Ecológica Ilha do Medo, APA Venceslau Monteiro, APA Baía de Todos os Santos, AP Recife de Pinaúnas, Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica e Parque Florestal de Baiacu.”

Desde modo, pode-se inferir que, até o momento, os diversos impactos relacionados a fatores físicos, bióticos e socioeconômicos nas Unidades de Conservação não estão devidamente apresentados/caracterizados/mensurados no bojo do processo de licenciamento ambiental. Inclusive, na resposta atual apresentada pelo Inema não há menção a qualquer avanço nesta análise técnica ou de eventual apresentação de justificativas pelo empreendedor para o atraso na apresentação do estudo solicitado sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação situadas na área de influência.

Nos autos do procedimento ministerial não constam informações atualizadas sobre a resposta do empreendedor à Notificação 2021.001.007347/NOT-006.

Ressalta-se que o primeiro questionamento da Ceat sobre incertezas na avaliação dos impactos ambientais sobre Unidade de Conservação foi apresentado no Parecer Técnico nº 005/2019/CEAT (Meio Biótico Terrestre Flora), em 14 de janeiro de 2019; e que a realização do estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação é objeto do Item 3 da Recomendação Conjunta nº. 01/22 de agosto de 2022 (ID MP 8575837 - Pág. 1 a 17) ao Inema, onde consta:

> “[...] que no momento da expedição e no bojo da licença prévia de instalação — LI do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica observe as questões analisadas e propostas nos Pareceres Técnicos da CEAT em anexo e determine aos empreendedores os respectivos estudos e a complementação dos existentes, além de estabelecer as condicionantes pertinentes:
> [...]
> 3. Realização de estudo sobre o grau de interferência do empreendimento nas Unidades de Conservação, que relacione os possíveis impactos diretos e indiretos sobre estas áreas legalmente protegidas, haja vista se tratar de informação imprescindível para análise da valoração dos critérios de avaliação dos potenciais impactos. Nesse aspecto, cumpre ressaltar que as Unidades de Conservação que devem ser consideradas no Plano Básico Ambiental-PBA são: Estação Ecológica Ilha do Medo, APA Venceslau Monteiro, APA Baía de Todos os Santos, APA Recife de Pinaúnas, Parque Florestal e Reserva Biológica da Ilha de Itaparica e Parque Florestal de Baiacu.”

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O EIA/RIMA não informa sobre interferências na fase de operação em áreas de Floresta Ombrófila (Mata Atlântica), decorrentes da potencial supressão por ocupação urbana e desenvolvimento de projetos turísticos e econômicos e com o desenvolvimento da região, pela presença de um novo sistema viário.
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA Nº 18/2021 e COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021 DIRRE/COINE)
Os planos de desenvolvimento e ordenamento do uso do solo definirão as tipologias e parâmetros de ocupação, sendo eles: Plano Urbanístico Intermunicipal-PUI, os Planos Locais Urbanísticos (PLUR), o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Salvador (PDUI RMS) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). O documento também cita a Lei da Mata Atlântica e seu respectivo Regulamento e informa que as limitações impostas na supressão dos diferentes estágios sucessionais da vegetação de Mata Atlântica, bem como compensações, serão avaliadas a partir da análise do Inventário Florestal no processo de ASV e Licença de Instalação.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
A implantação de uma rodovia é um dos principais vetores de desmatamento e ocupação desordenada, sendo assim, esta CEAT ressaltou a importância de que, durante a análise do processo de LI, seja aprofundada esta análise, de forma a identificar possíveis contribuições dos programas ambientais propostos no EIA do empreendimento para a mitigação desses impactos indiretos (de médio a longo prazo).
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“A concessionária foi notificada (2021.001.007347/NOT-006), e conforme previsto na Lei nº 11.428/2006 (Lei da Mata Atlântica) e no Art. 17 do Decreto no 5.300/2004, deverão apresentar os procedimentos de compensação decorrente da supressão de vegetação nativa de Matas Atlântica. Contudo, a notificação está no prazo de atendimento, e até a presente data não foi respondida. Além disso, consta no Plano Básico Ambiental o Programa de Reposição Florestal (N°36) com direcionamento à conectividade de habitats na paisagem, se justifica como medida mitigadora dos impactos ambientais negativos às áreas afetadas pela implantação do empreendimento Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, criando estratégias que possibilitem a compensação adequada aos impactos negativos.”
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Havia expectativa de atendimento dos questionamentos da Ceat, considerando as condicionantes da renovação da Licença da Licença Prévia (Portaria Inema Nº 26.079, de 17/05/2022) e que, dentre os documentos apensados no processo, foi apresentado pelo empreendedor o PBA, onde consta Programa de Gestão Ambiental - PGA (ver Parecer Técnico Ceat nº 02/2024).

Entretanto, a resposta do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - Inema destaca apenas questões sobre a compensação decorrente da supressão de vegetação nativa de Mata Atlântica. Não houve qualquer menção ao Programa de Gestão Ambiental - PGA ou indicação sobre eventuais avanços na discussão desta temática no âmbito das diversas versões do Plano Básico Ambiental (PBA) entregues ao longo do tempo.

O Plano Básico Ambiental (PBA) não consta nos autos do procedimento ministerial.

Considerando que a implantação de uma rodovia é um dos principais vetores de desmatamento, esta CEAT ressalta novamente a importância de, durante a análise do processo de LI, se aprofundar na avaliação desta questão, de forma a identificar efetivamente as possíveis contribuições dos programas ambientais propostos no EIA para a mitigação desses impactos indiretos da rodovia. Obviamente, como citado anteriormente pelo Inema no bojo do procedimento ministerial, um adequado planejamento urbano também é primordial nesta questão.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O EIA/RIMA não avalia de forma satisfatória os potenciais impactos ambientais incidentes sobre o meio biótico – flora de modo a subsidiar a tomada de decisão sobre o empreendimento em questão.
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA Nº 18/2021 e COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021 DIRRE/COINE)
De acordo com documento complementar, a avaliação apresentada no EIA/RIMA atende aos requisitos para análise da Licença Prévia e que as condicionantes da Portaria que concedeu a referida licença solicitam detalhamento e estudos para avaliação mais criteriosa no processo de análise da ASV e Licença de Instalação.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Apesar da avaliação ser mais precisa e criteriosa durante a análise de ASV e Licença de Instalação, para esta Ceat o adequado seria que, já na primeira etapa do Licenciamento, o órgão já tivesse um maior rigor na avaliação dos impactos ambientais potenciais sobre a flora da área do empreendimento, principalmente, considerando tratar-se de vegetação de Mata Atlântica, especialmente protegida por Lei. Conforme definido pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, no bojo do Programa Nacional de Licenciamento ambiental1: “Licença Prévia (LP): aprova a localização e concepção do empreendimento, atividade ou obra que se encontra na fase preliminar do planejamento atestando a sua viabilidade ambiental, estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implantação, bem como suprindo o requerente com parâmetros para lançamento de efluentes líquidos e gasosos, resíduos sólidos, emissões sonoras, além de exigir a apresentação de propostas de medidas de controle ambiental em função dos possíveis impactos ambientais a serem gerados.” (grifo nosso)
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"Foi solicitado através da Notificação 2021.001.007347/NOT-006, contudo até a presente data a notificação está no prazo de atendimento e ainda não foi respondida."

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

Conforme citado no Parecer Técnico Ceat nº02/2024, havia expectativa de que as análises em questão iriam compor o processo de Licença de Instalação - LI, consideradas as Condicionante XL da RLP da Portaria Nº 26.079 – 17/05/2022 e Notificação Inema Nº 2021.001.007347/NOT-005 de 19/05/2023.

> CONDICIONANTE XL da RLP:
> Apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação - LI planos e programas previstos no EIA: [...] 5.8. Plano de desmatamento [...] 5.37. Programa de conectividade de habitats na paisagem. O Programa de Supressão da Vegetação, de acordo com o PBA, englobou em seu escopo o Plano de desmatamento; e o Programa de Reposição Florestal englobou em seu escopo o Programa de conectividade de habitats na paisagem.
>
> NOTIFICAÇÃO 2021.001.007347/NOT-005 de 19 de maio de 2023 (Processo de LI):
> Para dar continuidade à análise do processo nº 2021.001.007347/INEMA/LIC-07347, a empresa deverá:
> [...] Com relação aos condicionantes estabelecidos na RLP, os relacionados abaixo não foram atendidos ou foram apenas parcialmente atendidos, com base no RCC apresentado, datado de maio de 2022, e precisam ser devidamente cumpridos nesta etapa:
> [...] XXIII. Com relação ao PBA apresentado solicita-se os seguintes complementos: (Condicionante 40)
> [...] p) Adicionar aos planos de ações dos "Programas de Supressão da Vegetação" e de "Monitoramento e Manejo da Fauna" ações restauradoras ou reparadoras específicas para promover a conservação das espécies ameaçadas, que estão sujeitas aos potenciais danos ambientais diretos e/ou indiretos provenientes das interferências promovidas pelo empreendimento.
> q) Programa de Supressão de Vegetação: A concessionária deve informar explicitamente a extensão da área de vegetação nativa a ser submetida à análise técnica para a ASV, apresentando as áreas e os percentuais da fitofisionomia (tipologia vegetal) com a classificação do estágio de regeneração da vegetação de acordo rigorosamente com as resoluções CONAMA 33/1994 e 417/2009, e atendendo rigorosamente as exigências da Lei 11.428/2006.

Entretanto, na resposta apresentada pelo Inema não houve indicação sobre eventuais avanços entre as versões do Plano Básico Ambiental (PBA) na avaliação dos potenciais impactos ambientais incidentes sobre o meio biótico – flora, considerando a notificação de complementação do PBA, no Programa de Supressão de Vegetação, conforme citado no Parecer Técnico Ceat nº 02/2024.

Destaca-se que na Notificação 2021.001.007347/NOT-006 consta item referente à

solicitação da apresentação de Relatório de Atendimento de Condicionantes atualizado e não há especificamente qualquer solicitação para novos ajustes no Programa de Supressão de Vegetação, como havia na Notificação 2021.001.007347/NOT-005 de 19 de maio de 2023.

A adequada avaliação dos potenciais impactos ambientais incidentes sobre o meio biótico – flora é fundamental e deve anteceder discussões e avaliações sobre as medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos ambientais negativos nas áreas afetadas pela implantação do empreendimento Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica.

Nos autos do procedimento ministerial não constam informações atualizadas sobre a resposta do empreendedor à Notificação 2021.001.007347/NOT-006.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O EIA/RIMA analisado não apresenta justificativas técnicas para definição das áreas de influência do empreendimento, em relação ao aspecto Flora, desconsiderando elementos imprescindíveis para as escolhas, a exemplo de extensão, delimitação e caracterização da vegetação nativa a ser afetada, fragmentação/conexão de áreas de vegetação e de corredores ecológicos, e modificação da paisagem natural;

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA N° 18/2021)

Item 18 - Na análise do processo de LP, o Inema considerou satisfatória a delimitação das áreas de influência (ADA/AID/AII).

Conforme resposta apresentada no documento complementar, a definição das áreas de influência apresentadas no EIA/RIMA atende o disposto no Inciso III do artigo 5º da Resolução Conama n. 001/86, que estabelece dentre as diretrizes na elaboração de EIA/RIMA "*Definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto, considerando, em todos os casos, a bacia hidrográfica na qual se localiza*".

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O questionamento abordado no Parecer Técnico da CEAT refere-se aos critérios estabelecidos pelo próprio INEMA, por meio do Termo de Referência - TR. O EIA não apresentou informações fundamentais de referência apontados pelo TR. Considerando que o INEMA considerou satisfatória a delimitação das áreas de influência (ADA/AID/AII) apresentadas no EIA, sugere-se que, nos processos futuros, o INEMA registre e fundamente sua decisão no Parecer Técnico conclusivo sobre o EIA, de forma que tal contradição entre o solicitado no TR e o apresentado no EIA não seja entendido como uma inconformidade do processo.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"O EIA RIMA estabeleceu as áreas de influência do empreendimento, considerando o alcance dos impactos socioambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico. O assunto foi apresentado nas audiências públicas e analisado no processo de LP. O

Inema considera que as definições dessas áreas de influência estão compatíveis com o alcance dos impactos. A Notificação 2021.001.007347/NOT-006 solicitou detalhamento sobre o tema. Aguarda-se a resposta.”
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Conforme Parecer técnico Ceat n°05/2019, o Termo de Referência do Inema destacava que, para a flora, deviam ser consideradas para a definição da área de Influência: a extensão, delimitação e caracterização da vegetação nativa a ser afetada; fragmentação/conexão de áreas de vegetação e de corredores ecológicos; modificação da paisagem natural. No EIA analisado pela Ceat não houve qualquer discussão ou apresentação de critérios e justificativas técnicas para definição das áreas de influência que abordasse os elementos acima citados. Assim sendo, é importante realizar estudos e análises complementares nas fases subsequentes do licenciamento para atenuar possíveis problemas e assegurar um processo de licenciamento eficaz, garantindo que a instalação e operação do empreendimento sejam realizadas da forma mais ambientalmente compatível e sustentável. Ressalta-se que na Notificação 2021.001.007347/NOT-006 não foi identificada a citada solicitação de detalhamento sobre este tema, como informado na resposta apresentada pelo Inema. Nos autos do procedimento ministerial não constam informações atualizadas sobre eventual resposta do empreendedor à Notificação 2021.001.007347/NOT-006.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO N° 005/2019 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O EIA/RIMA apresenta e aborda os objetivos dos planos, programas e projetos de escopo Federal, Estadual e Municipal com incidência na área estudada; no entanto, o estudo é bem superficial ou negligência a análise de interação entre os mesmos e suas interfaces e compatibilidades com a proposta do empreendimento, como solicitado no TR;
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (COMPLEMENTAÇÃO NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)
Como resposta a esta questão, consta no item 19 do documento “*Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP · Apresentar atualização da avaliação de interface e compatibilidade dos programas governamentais (estadual/federal e municipal) com incidência sobre a área de influência do empreendimento*”. Cabe destacar que a nota informa que a atualização se deve à defasagem temporal entre o período de elaboração do EIA/RIMA (2015) e o momento, o que é bastante propício.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Previsão de atendimento durante o processo de Renovação da Licença Prévia – RLP.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“A concessionária será notificada”

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Possivelmente, ainda não houve o atendimento deste questionamento, até o momento, considerando que o órgão ambiental informou que irá notificar a concessionária sobre esta temática.

3.3.1. Outras considerações - Parque Florestal e Reserva ecológica de Itaparica

O item 21 da Notificação 2021.001.007347/NOT-006 solicita que o empreendedor apresente o "*status do atendimento do condicionante que solicita o reenquadramento do Parque Florestal e Reserva ecológica de Itaparica"*. Destaca-se que, de acordo com a Portaria Inema nº 26.079 de 17/05/2022 existente nos autos do procedimento ministerial (ID MP 7880775 - Pág. 1 a ID MP 7880775 - Pág. 4), as Condicionantes relacionadas à UC são: Condicionato nte XL - item 5.25, que determina a apresentação de Plano de Apoio à Unidade de Conservação; e a Condicionante LIV, que refere-se à contratação de estudos para a avaliação das potencialidades ambientais visando à criação e/ou recategorização de Unidades de Conservação já existentes no AIA, formando um mosaico de UC, garantindo a conectividade de corredores ecológicos.

Conforme citado no Parecer Técnico nº 02/2024 da Ceat, no Relatório de Atendimento à Notificação 2021.001.007347/NOT-005, de outubro de 2023, a Concessão Sistema Rodoviário Ponte Salvador Ilha de Itaparica S.A (CPSI) informou que a condicionante referente ao plano de apoio à criação de Unidades de Conservação de Uso Restrito seria objeto de abertura de processo de Revisão de Condicionante, sendo elaborada uma Proposta para Gestão e Recategorização das Unidades de Conservação.

Considerando o exposto, com base nos documentos existentes nos autos do procedimento ministerial, destaca-se que não é possível identificar qual a situação das referidas Condicionantes XL - item 5.25 e LIV, se houve a abertura de processo de Revisão de alguma delas; quais os estudos efetivamente apresentados pelo empreendedor até o momento, e quais as análises técnicas já realizadas pelo órgão ambiental sobre esta temática. Estas informações são importantes para que haja entendimento por esta equipe técnica, em relação ao contexto da solicitação contida no item 21 da Notificação 2021.001.007347/NOT-006.

3.4. Resultados da Avaliação: Meio Físico

As respostas fornecidas pelo órgão ambiental através do Ofício nº 00090726080/2024 - INEMA/DG/DIRRE/COINE, em resposta ao Ofício nº 406/2024 - 5ª PJMAURB, datado de 24/05/2024 (ID MP 19249205 - Pág. 1), foram genéricas e pouco detalhadas, adotando um formato que dificulta a verificação efetiva do cumprimento das demandas e, consequentemente, compromete a análise técnica adequada. Entretanto, houve algum progresso em relação às solicitações feitas pelo MPBA anteriormente.

A Ceat concluiu que as definições das áreas de influência do empreendimento apresentadas no EIA/RIMA ocorreram sem detalhamentos técnicos suficientes (Constatações 33 e 48). O Inema considerou que as definições foram compatíveis com o alcance dos impactos socioambientais. No entanto, a ausência de uma avaliação mais rigorosa quanto à área de influência do empreendimento compromete as etapas subsequentes do licenciamento ambiental, incluindo a eficácia das medidas mitigadoras.

Quanto à análise das alternativas locacionais, que a Ceat considerou superficial no EIA/RIMA, o Inema afirmou que as observações não eram mais pertinentes na fase atual do licenciamento (Constatação 21). Essa abordagem fragiliza o processo de licenciamento, especialmente quando o órgão ambiental considerou que a análise do empreendedor foi suficiente e que, agora, não há mais relevância. Conforme a Resolução Conama nº 001/1986, a análise do projeto e de suas alternativas exige uma abordagem detalhada para cada alternativa locacional. A falta de uma análise mais específica compromete a transparência e a eficácia do licenciamento ambiental.

A Ceat também destacou a subjetividade na metodologia de avaliação de impactos ambientais, observando a ausência de parâmetros claros para determinar a importância dos impactos (Constatações 45 e 46). O Inema, por sua vez, afirmou que o detalhamento está sendo avaliado no processo de Licença de Instalação e que o empreendedor está adotando medidas de controle ambiental, mitigação, monitoramento e compensação. No entanto, a falta de clareza nos critérios de avaliação e o alto grau de subjetividade na metodologia adotada no EIA/RIMA podem ter causado distorções na avaliação da magnitude e importância dos impactos. Uma consequência provável é que, para o “Meio Físico”, nenhum impacto ambiental negativo foi classificado como de "alta importância",

mesmo em situações que resultam, por exemplo, no aterramento de lagoas e no revolvimento de substratos contaminados. Isso compromete todo o processo de licenciamento ambiental.

Fatores geológicos e geotécnicos foram desconsiderados na escolha das alternativas locacionais no EIA/RIMA (Constatação 22), e as promessas de um detalhamento futuro ainda não se concretizaram, exigindo que o Inema assegure que esses aspectos sejam devidamente abordados na Licença de Instalação. Em relação à compatibilidade com planos governamentais (Constatação 49), as análises continuam superficiais e, salvo melhor juízo, estão desatualizadas desde 2015, o que pode comprometer o alinhamento do projeto com as diretrizes atuais.

O Inema e o empreendimento justificaram a ausência de ciclovias na Ponte Salvador-Itaparica com base em fatores técnicos e climáticos, como inclinação e distância (Constatação 50). Embora essas justificativas tratem de preocupações válidas de segurança, elas não abrangem completamente a importância das bicicletas e de outros veículos leves, como patinetes e bicicletas elétricas, para a mobilidade urbana e a mitigação das mudanças climáticas, conforme apontado pela Ceat. Faltam estudos locais de demanda e soluções inovadoras para viabilizar a locomoção com baixo impacto ambiental.

Assim, uma análise mais abrangente poderia incluir propostas como áreas de descanso e barreiras contra o vento, além de explorar eventuais exemplos de pontes similares ao redor do mundo. É crucial realizar um estudo técnico local que avalie a demanda potencial e considere a futura conectividade com redes cicloviárias e metroviárias. Não se pode perder de vista que este é um projeto que prevê uma infraestrutura permanente, de alto impacto ambiental e de altíssimo investimento. Caso a inviabilidade seja confirmada, o empreendimento deve buscar alternativas tecnológicas que suportem o transporte de veículos de baixo carbono, promovendo uma solução sustentável e adaptada ao contexto local.

O controle da pegada de carbono do empreendimento foi inicialmente ignorado no EIA/RIMA (Constatação 23). Recomenda-se a elaboração de inventários anuais de emissões de carbono e a implementação de um Plano de Gestão de Carbono, com o

objetivo de zerar a pegada de carbono tanto na fase de instalação quanto na de operação. Deve-se adotar indicadores robustos e adequados para um monitoramento eficaz da neutralização da pegada de carbono. Além disso, é fundamental realizar um estudo detalhado sobre os riscos climáticos que possam afetar o empreendimento, alinhando-se a programas nacionais e locais de mitigação e adaptação, para garantir maior resiliência da infraestrutura a longo prazo.

Além disso, as questões relacionadas à estocagem seletiva da camada superficial do solo (Constatação 28) e à falta de dados específicos sobre linhas de água e áreas alagadiças (Constatação 29) continuam pendentes e precisam ser abordadas adequadamente pelo empreendimento. Em relação aos resíduos sólidos e esgotos (Constatações 20 e 44), é necessário que os dados sejam detalhados e que incluam memória de cálculo. A geração de resíduos e efluentes potencialmente perigosos deve ser prevista e estimada. Ademais, os impactos sobre o abastecimento de água na Ilha de Itaparica não foram adequadamente avaliados (Constatação 30), e a articulação com órgãos governamentais para melhorar serviços essenciais ainda não foi claramente demonstrada.

Em relação aos contaminantes em sedimentos (Constatação 31), a falta de dados para descartar a presença de contaminantes é relevante. O Inema mencionou que a caracterização físico-química, granulométrica e perfil litológico do solo a ser escavado para execução das fundações está contemplada na sondagem offshore que será executada. No entanto, o empreendimento ainda não apresentou um projeto detalhado de escavação das estacas de fundação da ponte, incluindo medidas específicas para evitar a dispersão no mar do material resultante da cravação das camisas metálicas, da escavação, e da lama bentonítica utilizada na estabilização.

Quanto às mudanças no nível da água dos aquíferos, a avaliação das áreas de jazidas e empréstimos foi inadequada no EIA/RIMA (Constatação 32). O Inema e o empreendedor precisam fornecer detalhes sobre os impactos potenciais dessas atividades nos aquíferos, e até agora, essa necessidade não foi atendida. Tem-se a necessidade de apresentar os resultados da pesquisa de jazidas e bota-foras essenciais para o empreendimento, verificando potenciais impactos sobre aquíferos superficiais e profundos, cuja pesquisa ainda não foi iniciada pelo empreendimento.

Com base nos documentos avaliados, o quadro a seguir contém as respostas do órgão ambiental, as informações mais recentes fornecidas pelo empreendedor, e a análise da Ceat. Portanto, atenção especial deve ser dada às linhas intituladas: “Resposta do Inema em 24/05/2024 ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB” e “Análise da resposta do Inema em 24/05/2024 ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB”. As demais linhas e informações, já apresentadas em pareceres anteriores, foram mantidas para preservar o histórico e garantir um entendimento mais completo da análise realizada.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
20 - No que se refere aos resíduos sólidos e esgotos, não foram realizadas estimativas dos volumes a serem gerados nos canteiros de obras e nas intervenções a serem executadas, incluindo os materiais resultantes de terraplanagem (solos moles, bota-fora etc.)
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Informamos que o atendimento da condicionante XLI, especificamente da 5.41 está apresentada no PBA, conforme consta no item 4 - Programa de Gerenciamento de Efluentes e Resíduos Sólidos e Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil. Inicialmente, informamos que a definição locacional dos 4 Canteiros de Obras foi estabelecida para o requerimento da Licença de Alteração (Processo 2021.001.002715/INEMA/LIC-02715). Foi elaborado o Programa de gerenciamento de efluentes e resíduos sólidos, como cumprimento da condicionante 42 da LP. Os planos e programas previstos para atendimento aos condicionantes da LP integrarão a documentação de formação do processo de requerimento da Licença de Instalação – LI, nos quais constarão a medidas mitigadoras e/ou compensatórias, que serão avaliadas na análise do processo.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Sugere-se que o órgão ambiental fiscalize o fiel cumprimento dos Programas e Planos voltados para o gerenciamento de resíduos sólidos e dos resíduos de construção civil (RCC), exigindo que constem, entre outros, o levantamento qualiquantitativo dos resíduos a serem gerados e priorizem a aplicação de estratégias preventivas para eliminação/ redução dos RS e RCC nas fontes geradoras e demais ações de Produção Mais Limpa (P+L).
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. O Projeto detalhado da execução da ponte até o presente momento não foi apresentado. O empreendedor submeteu ao Inema o Plano Básico Ambiental (PBA) em maio de 2022. Em seguida, em janeiro de 2023, uma segunda versão do PBA foi apresentada em resposta à Notificação Nº 2021.001.007347/NOT-003. Posteriormente, uma terceira versão do PBA foi submetida em outubro de 2023, desta vez como parte da resposta à Notificação Inema Nº 2021.001.007347/NOT-005. Não foram destacadas pelo empreendedor as alterações realizadas de uma versão para outra. O órgão ambiental competente deve avaliar a qualidade e os desdobramentos dos programas apresentados no PBA. Considerando a versão de outubro/2023, nele estão contidos: • Programa de Gerenciamento de Efluentes e Resíduos Sólidos (PGRS) - Pág. 104, o qual incorporou os Programas de gerenciamento de Resíduos Sólidos e o Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil. • Programa de Apoio Técnico para Planos Municipais de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (pág. 137). • Programa de Estímulo à Aplicação de Tecnologias Limpas e Construção Sustentável – Pág. 193.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“uma versão atualizada do Plano Básico Ambiental (PBA) será apresentada como resposta da notificação de n°2021.001.007347/NOT-006” (ID MP 19249207 - Pág. 1)
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
O Plano Básico Ambiental (PBA) atualizado não consta nos autos. Reitera-se a necessidade de que os programas e planos voltados para o gerenciamento de resíduos sólidos, resíduos de construção civil (RCC) e efluentes incluam o levantamento qualiquantitativo dos resíduos e efluentes a serem gerados. Deve-se priorizar a aplicação de estratégias preventivas para eliminação ou redução nas fontes geradoras, além de outras ações de Produção Mais Limpa (P+L) e controle ambiental.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
21 - Nos estudos disponibilizados das alternativas locacionais, as informações de campo são pontuais e, quando apresentadas, tratam na maioria das vezes da alternativa de projeto. Ressalta-se que, em obras viárias, é fundamental a apresentação dos dados obtidos da inspeção de campo em todas as alternativas locacionais, o que permite confirmar os estudos regionais.
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Consta do EIA/RIMA avaliação feita numa escala macro, focando essencialmente a sobreposição das restrições e condicionantes físicas, ambientais, territoriais, sociais e econômicas, numa abordagem centrada não nos diferentes traçados específicos, mas sob a perspectiva de corredor viário, ou seja, ponderando não apenas as zonas de travessia dos traçados, mas sim avaliando faixas territoriais no seu entorno imediato, denominadas Área de Influência Direta de cada alternativa
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O Art. 6º da Resolução Conama nº 001/1986, o estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas: II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
Considerando o estágio atual do processo de licenciamento ambiental, as observações anteriormente mencionadas não são pertinentes nesta fase.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“Considerando que no processo de LP foram analisadas as alternativas locacionais e consideradas satisfatórias, no estágio atual do processo é relevante destacar que as observações anteriormente mencionadas não são pertinentes nesta fase”. (ID MP 19249207 - Pág. 1)
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
A análise do projeto e de suas alternativas, conforme exigido pela Resolução Conama nº 001/1986, requer uma abordagem mais detalhada para cada alternativa locacional. Embora a resposta do Inema indique que as observações anteriores da Ceat não são mais pertinentes na fase atual do processo de licenciamento, ressalta-se que os questionamentos iniciais não foram plenamente esclarecidos pelo órgão ambiental e pelo empreendimento. A ausência de uma análise mais específica das alternativas locacionais pode ter prejudicado a transparência e eficácia do licenciamento ambiental.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
22 - O estudo apresentado não considera relevantes os fatores geológicos e geotécnicos na escolha das alternativas locacionais, de grande importância durante a fase de estudos e obras, considerando que sua ausência pode resultar em: escorregamentos de taludes, custos no tratamento de fundações sobre solos de baixa resistência, escavações e contenções significativas em túneis, técnicas específicas de escavações e tratamentos de fundações e geração de bota-foras
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
No EIA/ RIMA foram avaliados os fatores relacionados a geomorfologia, geológicos e geotécnicos, recursos hídricos superficiais e subterrâneos, contudo, o detalhamento deverá ser apresentado no processo de Licença de instalação.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Conforme informado, o detalhamento será apresentado no processo de Licença de Instalação.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. A resposta da empresa no relatório de atendimento diz que o programa será atendido quando da entrega do Projeto de Engenharia. Concernente aos aspectos geomorfológicos, no Plano Ambiental da Construção (PAC) estão incluídas as ações para o monitoramento de ruídos e vibrações, bem como as de monitoramento através de programas específicos.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
"Considerando que no processo de LP foram analisadas as alternativas locacionais e consideradas satisfatórias, no estágio atual do processo é relevante destacar que as observações anteriormente mencionadas não são pertinentes nesta fase" (ID MP 19249207 - Pág. 1).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
A escolha da alternativa locacional não foi abordada em todos os aspectos técnicos, como suscetibilidades a escorregamentos de taludes, custos no tratamento de fundações em solos de baixa resistência, escavações e contenções significativas em túneis, técnicas específicas de escavação e tratamento de fundações, e a geração de bota-foras. Embora o órgão ambiental tenha afirmado que as observações da Ceat não sejam pertinentes na fase atual, as ações realizadas até o momento não são suficientes para resolver as constatações levantadas pela Ceat. A resposta do órgão ambiental abrange a alternativa escolhida, com um detalhamento prometido por meio do programa geotécnico de contenção da instabilidade de maciços, do Programa de Gestão Ambiental (PGA), e das ações relacionadas ao Plano Ambiental da Construção (PAC). Essas ações incluem o monitoramento de ruídos e vibrações, bem como o monitoramento geomorfológico por meio de programas específicos. O Plano de Fogo é discutido de forma resumida no PBA. Além disso, não foi encontrado nos autos e na documentação avaliada o Programa Geotécnico de Contenção da Instabilidade de Maciços Intervencionados por Obras Subterrâneas (novos túneis e interferências atuais em Salvador).

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
23 - Ausência de medidas mitigadoras para o impacto Contribuição para o Efeito Estufa, onde sugere-se a desenvolver Programa de Compensação ou Neutralização das Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), a partir da elaboração de um inventário das emissões de GEE
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Foi elaborado, no âmbito do Plano Básico Ambiental – PBA, o Programa de Estímulo à Aplicação de Tecnologias Limpas e Construção Sustentável, que apresenta como objetivo geral: a promoção da aplicação de tecnologias limpas e construção sustentável desde o início do projeto, nos processos de aquisição e contratação, com vistas ao uso mais sustentável de recursos como energia e água, e à mitigação dos impactos associados aos canteiros de obra do empreendimento. Foi considerado como um dos objetivos específicos: Promover a implantação de medidas para redução das emissões de GEE, e tendo como medidas a serem adotadas: • Adoção de fontes de energia renováveis. • Aquisição de serviços, equipamentos e materiais de origem local e que, preferencialmente provenham de empresas que adotem práticas sustentáveis de gestão ambiental. • Redução de deslocamentos rodoviários e hidroviários desnecessários. Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve incluir na Licença de Instalação, enquanto condicionante ambiental, a elaboração e execução do Plano de Gestão de Carbono para as fases de instalação e operação do empreendimento, exigindo-se: • Durante a fase de instalação: elaboração de inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), bem como desenvolvimento e execução de projeto de redução, exigindo-se a compensação e neutralização das emissões de Gases de Efeito Estufa não evitadas. • Durante a operação do empreendimento: elaborar inventário anual de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), bem como desenvolver e executar projeto de redução, exigindo-se a compensação e neutralização das emissões de Gases de Efeito Estufa não evitadas. • Ainda, sugere-se que sejam elaborados e executados programas de vulnerabilidade, mitigação e adaptação de mudanças climáticas.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
NÃO ATENDIDO. O empreendedor submeteu ao INEMA o Plano Básico Ambiental (PBA) em maio de 2022. Em seguida, em janeiro de 2023, uma segunda versão do PBA foi apresentada em resposta à Notificação Nº 2021.001.007347/NOT-003. Posteriormente, uma terceira versão do PBA foi submetida em outubro de 2023, desta vez como parte da resposta à Notificação Inema Nº 2021.001.007347/NOT-005. Não foram destacadas pelo empreendedor as alterações realizadas de uma versão para outra. O órgão ambiental competente deve avaliar a qualidade e os desdobramentos dos programas apresentados no PBA versão maio/2024. Considerando esta versão, nele está contido o Programa de Estímulo à Aplicação de Tecnologias Limpas e Construção Sustentável, sendo que um de seus objetivos específicos é “Promover a implantação de medidas para redução das emissões de GEE”, no entanto, não prevê a elaboração de inventário de emissões de GEE. Além disso, não contempla um objetivo específico direcionado à priorização de fontes limpas de energia para atender a Condicionante I da LP. Portanto, as ações constatam-se insuficientes para a gestão da pegada de carbono do empreendimento. Reitera-se a importância de que o órgão ambiental inclua na Licença de Instalação, como condicionante ambiental, a elaboração e execução do Plano de Gestão de Carbono para as fases de instalação e, posteriormente, de operação do empreendimento. Isso deve envolver: • Fase de instalação: Elaboração de inventário de emissões de GEE, desenvolvimento e execução de projeto de redução, incluindo a compensação e neutralização das emissões de GEE não evitadas. • Posteriormente, na operação do empreendimento: elaboração de inventário anual de emissões de GEE) e desenvolvimento e execução de projeto de redução, exigindo-se a compensação e neutralização das emissões de GEE não evitadas. • Além disso, sugere-se que o Programa de Educação Ambiental aborde questões climáticas com

os diversos atores envolvidos. Também é aconselhável a elaboração e implementação de programas de vulnerabilidade, mitigação e adaptação às mudanças climáticas.

É altamente recomendada a integração de um inventário de gases de efeito estufa (GEE) e a formulação de um plano de gestão de carbono no Projeto da Ponte Salvador-Itaparica. A concessão de longo prazo para esse empreendimento exige uma análise aprofundada dos impactos ambientais, com foco na redução das emissões de carbono associadas a todas suas fases.

Considerando a participação da SEMA/BA na 28ª reunião anual das Nações Unidas sobre o clima, em Dubai, onde temas ambientais foram discutidos globalmente, é crucial alinhar o projeto aos compromissos climáticos. A realização do inventário de GEE permitirá identificar áreas críticas e implementar medidas específicas de redução, enquanto o plano de gestão de carbono estabelecerá estratégias para minimizar e compensar emissões, incluindo a adoção de tecnologias sustentáveis, práticas construtivas de baixo carbono e investimentos em projetos de compensação de carbono.

Essa abordagem técnica, além de atender às preocupações ambientais, climáticas e à legislação vigente (Lei Nº 12.187, de 29/12/2009 e Lei Nº 12.050, de 07/01/2011), fortalece a resiliência do projeto diante de futuras regulamentações. A transparência na gestão ambiental e a busca proativa por soluções sustentáveis não só são essenciais para o cumprimento das responsabilidades socioambientais, mas também contribuem para posicionar Ponte Salvador-Itaparica como um projeto inovador e alinhado às melhores práticas globais de desenvolvimento sustentável.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"Com base em informações do Consórcio, na resposta a notificação n° 2021.001.007347/NOT-006, uma versão atualizada do Programa de Estímulo à Aplicação de Tecnologias Limpas e Construção Sustentável (Programa n°10) será apresentada, com ênfase na redução de gases de efeito estufa. Um dos objetivos do programa é promover a gestão do carbono nas atividades da obra" (ID MP 19249207 - Pág. 1).

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O Programa de Estímulo à Aplicação de Tecnologias Limpas e Construção Sustentável atualizado não está nos autos. O empreendimento não previu realizar inventários anuais de emissões de GEE nem elaborou um Plano de Gestão de Carbono com metas e indicadores para mitigar, controlar, compensar e neutralizar as emissões de GEE não evitadas. Sugere-se a adoção de indicadores de eficiência relevantes, como:

- Percentual de Redução de Emissões de GEE: Avaliar a redução das emissões em relação ao total inicialmente projetado.
- Intensidade de Carbono por Metro Linear de Ponte Construída: Medida em tCO_2e por metro linear.
- Proporção de Materiais Reciclados ou Reutilizados: Percentual (%).
- Percentual de Emissões de GEE Neutralizadas ou Compensadas: Medir a proporção das emissões totais que foram neutralizadas ou compensadas.
- Implementação de Medidas de Adaptação e Resiliência: Medir o número de ações implementadas.

Esses indicadores são eficazes para avaliar o impacto ambiental e as melhorias sustentáveis, permitindo o monitoramento da redução de carbono e a resiliência do empreendimento. Ademais, é fortemente recomendado que o empreendimento conduza uma análise detalhada dos riscos climáticos que possam afetar tanto a fase de instalação quanto a operação futura da infraestrutura. Este estudo deve avaliar potenciais riscos climáticos, incluindo:

- Eventos Meteorológicos Extremos: Avaliar a frequência e intensidade de tempestades, ventos fortes e marés altas que possam impactar a construção, operação e integridade da ponte.
- Mudanças Climáticas: Realizar projeções de longo prazo sobre a elevação do nível do mar, alterações nos padrões de precipitação e temperatura, e seus impactos na infraestrutura.
- Medidas de Mitigação, Adaptação e Resiliência: Planejar estratégias e ações de curto, médio e longo prazo para mitigar riscos, adaptar o projeto às condições climáticas futuras e fortalecer a resiliência da infraestrutura e das comunidades locais. Isso inclui sistemas de drenagem eficientes, planejamento de emergência, engajamento comunitário e tecnologia de monitoramento climático.

O estudo deve alinhar-se com programas e planos nacionais, estaduais e municipais de mitigação, adaptação e resiliência às mudanças climáticas. Finalmente, reitera-se a sugestão de que o órgão

ambiental inclua como condicionantes, nas fases de instalação e operação do empreendimento, a elaboração de um inventário anual de emissões de GEE, vinculado ao desenvolvimento e execução de um plano de gestão de carbono. Além disso, é importante exigir a compensação e neutralização das emissões de GEE não evitadas, bem como a elaboração e implementação de programas de vulnerabilidade, mitigação, adaptação e resiliência às mudanças climáticas.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
24 - O EIA/RIMA não assinala pontos importantes referentes às características físicas dos materiais presentes nas áreas cujos atributos podem indicar índices de porosidade e permeabilidade favoráveis ao fluxo de contaminantes no subsolo facilitando até mesmo a contaminação das águas do subsolo. Os principais fatores de riscos associados estão relacionados ao abastecimento de veículos, manutenção de veículos e estocagem de resíduos sólidos e líquidos
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
As informações fazem parte do escopo dos planos de gerenciamento de resíduos, notadamente o PGRS e o PGRCC constante dos condicionantes da LP, a serem apresentados e analisados no âmbito do processo de LI.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que as informações demandadas constem no PGRS e no PGRCC quando do pedido do processo de LI.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. Conforme indicado pelo empreendedor, o atendimento será realizado durante a solicitação da Licença de Instalação (LI). Diante disso, reiteramos a recomendação para que o órgão ambiental assegure que as informações necessárias estejam claramente descritas nos documentos técnicos a serem apresentados pelo empreendedor durante a requisição da LI.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Estão previstos no PBA programas específicos destinados a prevenção e a mitigação de riscos operacionais que possam gerar desvios e não conformidades decorrentes das atividades construtivas. Foram considerados os seguintes programas específicos e correlatos: Programa de Gerenciamento de Efluentes e Resíduos Sólidos; Programa de Recuperação de Áreas Degradadas; Programa de Emergência/Contingência e Programa de Monitoramento da Qualidade da Água. Todos os programas listados no PBA apresentam objetivos específicos relacionados a metas e indicadores de desempenho (ID MP 19249207 - Pág. 2)
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
O órgão ambiental não apresentou avaliação da qualidade dos documentos técnicos apresentados pelo empreendedor. Até a data de emissão deste parecer, não foi identificada nos autos qualquer nova versão atualizada do PBA, nem um documento de anuência do INEMA referente à aprovação dessa versão.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
25 - O EIA/RIMA aponta poucas áreas potenciais para recepcionar o volume de material geológico (escavados ou inservíveis) porventura gerados na implantação do empreendimento, o que pode impactar negativamente o meio ambiente e, consequentemente, no gerenciamento destes materiais
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Alterar redação do condicionante XXIX, na renovação da LP visando à análise no processo de requerimento da LI. Alteração do condicionante na Renovação da Licença Prévia (RLP): • Apresentar no requerimento da LI as áreas destinadas para o bota-fora de material excedente originado do movimento de terra (corte/aterro) para implantação do empreendimento, contemplando o respectivo projeto.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que, quando do pedido da LI, sejam apresentados os locais destinados para o bota-fora de material excedente originado do movimento de terra (corte/aterro) para implantação do empreendimento, contemplando o respectivo projeto.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. A entrega estava inicialmente programada para apresentar no requerimento da Licença de Instalação (LI), a qual está atualmente em processo de análise. Conforme indicado pelo empreendedor, as especificações detalhadas serão desenvolvidas durante a fase de projeto executivo. Depois de elaboradas, a Concessionária iniciará uma pesquisa de jazidas e bota fora necessárias para atender às exigências do Empreendimento.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Será condicionada a apresentação de áreas de jazida e bota fora devidamente licenciados para atender às necessidades da obra e apresentação no prazo máximo de até 120 dias antes do início das obras (ID MP 19249207 - Pág. 2).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Não constam nos autos os resultados de qualquer pesquisa realizada sobre jazidas e bota-foras necessárias para atender às exigências do empreendimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
26 - Os estudos desconsideram que durante as atividades de escavação, maciços rochosos poderão ser atingidos, os quais irão necessitar de uso de explosivos para sua retirada. Essas atividades poderão resultar em vibrações, as quais poderão causar rachaduras em imóveis, principalmente os situados ao longo da Ladeira da Soledade. Assim sendo, são necessárias medidas para minimizar estes impactos, além de um plano de monitoramento das vibrações dos imóveis. Salienta-se a importância da realização de inspeção cautelar dos imóveis antes do início das obras
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
No Plano Ambiental da Construção (PAC), constante do Plano Básico Ambiental (PBA) foram consideradas estas previsões nas Macro diretrizes Ambientais que se referem: Diretriz Ambiental 02 - Minimização das interferências com a população • Ruídos, vibrações e particulados Comumente em obras com interferência em trechos urbanos e adensados, a população do entorno do empreendimento rodoviário percebe os incômodos das atividades construtivas. Os incômodos são observados principalmente pela afetação do bem-estar da comunidade e são geralmente identificados através de reclamações de geração de poeira, percepção de vibrações e de ruídos das obras. Para a minimização dos impactos nas comunidades diversas ações devem incremento ser adotadas pela empresa construtora, sendo as mais importantes definidas a seguir. Deverão ser definidos rotas e horários de início e término dos trabalhos nas vias próximas no perímetro urbano, principalmente próximo aos receptores sensíveis como hospitais e casas de repouso e creches e escolas, de forma a evitar incômodos a população. Os veículos deverão ser conduzidos em velocidade de acordo com a sinalização indicativa, seguindo os princípios norteadores do Programa de sinalização e controle de tráfego, tendo em vista que o incremento de velocidade potencializa a emissão de ruídos e poeiras, além de riscos de acidentes. O acompanhamento das reclamações da população adjacente às obras realizado pelo Programa de Comunicação Social deverá prover informações e ações de mitigação nas ações de obra. O monitoramento nos níveis de ruído para verificação da conformidade legal em receptores sensíveis e avaliação do potencial incremento gerado pela obra, será realizado de acordo com o Programa de monitoramento de ruídos e vibrações, provendo subsídios para medidas mitigadoras e de controle adicional, caso necessárias. O monitoramento da qualidade de ar para verificação da conformidade legal em receptores sensíveis e avaliação do potencial incremento gerado pela obra, será realizado de acordo com o Programa de monitoramento e controle de emissão de material particulado, provendo subsídios para medidas mitigadoras e de controle adicional, caso necessárias. O controle de emissão de particulados deve ser realizado conforme Diretriz Ambiental 01 - Controle da Poluição. Diretriz Ambiental 04 - Procedimentos construtivos • Desmonte de rocha e pedreiras - Execução de Cortes em Material de 3ª categoria e escavação de túneis. Antes da realização das atividades com explosivos em desmonte de rocha para pedreiras ou escavação de túneis, a construtora responsável deverá apresentar o Plano de Fogo da atividade e submetê-lo para as devidas autorizações. Deverão ser realizadas vistorias para identificação de residências e comércios no raio influência das explosões a fim de identificar os receptores que poderão ser impactados pelos efeitos as explosões e detonações. Os explosivos a serem utilizados no desmonte de rochas nas frentes de obra ficarão armazenados em paiol de explosivos autorizado pelo Ministério do Exército, situando-se a uma distância superior a quinhentos metros de todas as instalações de uso residencial, atendendo todas as normas regulamentares. Para a passagem do caminhão de explosivos serão interrompidos os serviços de transporte de rocha ou de material comum, quando se fizer necessário. Para o carregamento e detonação dos explosivos serão adotados os seguintes procedimentos de segurança, afetando toda a sistemática de organização da frente de obra: • Após a chegada do caminhão com explosivos no local de carregamento, a equipe de segurança

do trabalho isolará a área, e retirará do local todas as pessoas que não estiverem envolvidas com o carregamento;
- Não será permitida a permanência de grande número de pessoas trabalhando no local, nem equipamentos ou veículos que possam provocar centelhas ou chamas;
- A zona de isolamento será definida anteriormente ao início do desmonte, devendo contar com anuência da Concessionária;
- Toda a população residente e atividades econômicas na zona de isolamento e no seu entorno imediato receberá informações escritas sobre a programação do uso de explosivos.

As pessoas no interior da zona de isolamento, caso houver, deverão ser evacuadas com antecedência de 30 minutos com relação ao horário de cada detonação. A equipe de segurança do trabalho da construtora irá sempre identificar o *blaster* responsável pelo carregamento do fogo, e acompanhará os serviços e interferindo, se achar necessário. Não será permitida a operação de perfuratrizes nas proximidades dos furos a serem carregados. Quando for necessário o repasse de algum furo, será proibido o carregamento dos furos vizinhos.

As espoletas serão colocadas junto aos furos sem serem jogadas, e da mesma maneira os *boosters* e espoleta, pois estes juntos podem desencadear uma corrente de energia colocando em risco toda a operação. De modo geral, todos os acessórios de detonação serão transportados no mesmo veículo de bombeamento em compartimento próprio vistoriado e liberado pelo Ministério do Exército. Veículos desprovidos deste compartimento ficarão proibidos de transportar os iniciadores.

Antes de cada carregamento de fogo será avaliada toda a zona de isolamento pela equipe de segurança do trabalho garantindo a ausência de pessoas, sempre visando o objetivo ZERO para incidentes e acidentes. Após feito o carregamento do fogo será ligado as minas (a colocação das espoletas de retardo só será permitida trinta minutos antes do horário de fogo). Sempre serão usados dois mantopins para iniciação dos fogos, para se evitar uma possível interrupção da chispa de pólvora.

O fogo sempre será detonado no(s) mesmo(s) horário(s) do dia, prévia divulgação da programação junto à população do entorno. Também de acordo com o divulgado previamente, sirenes serão ativadas cinco (05) minutos e um (01) minuto antes de cada detonação. A equipe de carregamento sempre estará munida dos seguintes EPI's: capacete, botina, óculos de segurança, luvas, protetores auriculares, capa ou conjunto de PVC. A equipe de carregamento e detonação terá sempre disponível todas as ferramentas necessárias para manusear explosivos com segurança tais como: trena, balança, canivete, furador de cartuchos, espelho nível de mão, protetor auricular, lanterna, tinta fluorescente, fita isolante, sinais de tráfego, água potável e kit de primeiros socorros.

As detonações serão realizadas de maneira a se enquadrar nos limites máximos de vibração (“velocidade de vibração”) estipulados pela NBR 9.653/1996 (“Guia para a avaliação dos efeitos provocados pelo uso de explosivos nas minerações em áreas urbanas”). Em áreas edificadas próximas a frentes de obra onde é prevista a utilização de explosivos, poderá ser compulsória a realização pela construtora de Vistoria Cautelar, objetivando documentar a situação inicial de todas as edificações passíveis de serem atingidas pelos efeitos da vibração, de maneira a se contar com elementos que subsidiem e balizem eventuais reclamações indenizatórias (Produção Antecipada de Provas). Também será obrigatória a medição periódica dos níveis de vibração.

A utilização de material rochoso proveniente de detonação de túneis em rocha deverá ser objeto de consulta à Agência Nacional de Mineração a fim de obtenção de título minerário e autorização para fiel depositário do material rochoso. Orientações acerca do transporte destes materiais estão contidos no Programa de sinalização e controle de tráfego. No Plano Básico Ambiental – PBA foi considerado o monitoramento a ser realizado através do Programa de monitoramento de ruídos e vibrações, que auxiliará na identificação dos níveis de vibração e ruídos nos pontos de monitoramento selecionados e, com base nesta, na tomada de decisão para a implantação de medidas de controle de ruídos e vibração da etapa de obras. Também os resultados serão úteis no pós-obra, para decisão quanto a necessidade de implantação de isoladores acústicos, barreiras naturais ou outras estratégias. Estudos de tráfego regional previstos para avaliação da fase operacional do Sistema também proverão dados úteis para implantação de medidas adicionais de mitigação. Especificamente, em termos de objetivos temos:

- Realização de monitoramento (baseline) de ruídos e vibrações previamente ao início das obras
- Realização do monitoramento dos níveis de ruído e vibração, durante a fase de instalação, no período diurno e noturno, de forma consistente com horário das obras
- Visar o bem-estar dos receptores sensíveis no que diz respeito da ruídos e vibrações gerados

pelas obras.

Parâmetros de vibrações

A coleta e análise de dados dos níveis de vibração, também considerando os turnos diurnos e noturnos conforme previsão e horário de trabalho. Para os trechos em que não estejam envolvidas atividades de desmonte de rocha, os limites de velocidade de vibração das partículas padrão serão avaliados de acordo com a Norma DIN4150 (alemã), conforme descrito no Quadro 2 a seguir.

Quadro 2: Limites de níveis de vibração (Norma DIN4150)

Tipos de edificação	Faixa de frequência (Hz)	Velocidade - pico da partícula (mm/s)
Edificações sensíveis, patrimônio histórico	Frequência <30	3
Edificações em geral	30< Frequência <100	8
Edificações em geral	100> Frequência	10

Para as atividades de desmonte de rocha com uso de explosivos, os níveis de vibrações deverão ser avaliados de acordo com os critérios da ABNT NBR 9353:2018 como se segue no Quadro 3.

Quadro 2: Faixas de limite de velocidade de vibração (ABNT NBR 9653:2018)

Faixa de frequência	Limite de velocidade de vibração de partícula de pico
4 Hz a 15 Hz	Iniciando em 15 mm/s, aumenta linearmente até 20 mm/s
15 Hz a 40 Hz	Acima de 20 mm/s, aumenta linearmente até 50 mm/s
Acima de 40 Hz	50 mm/s

Os equipamentos de medição de vibração deverão ser calibrados e os respectivos certificados de calibração devem ser apresentados nos relatórios das campanhas de medição.

A empresa contratada para realização do plano de monitoramento de vibrações deverá ser creditada em ISO 17.025 para as normas técnicas, para execução do plano de monitoramento e responsabilidade técnica sobre as análises e dados apresentado.

Deverão ser realizadas medições de ruídos e vibrações nos turnos diurnos e noturnos, conforme previsão de horário de trabalho. Imediatamente após a emissão da licença de instalação e início da mobilização para as obras deverão ser realizadas as campanhas T(0) para definição dos níveis critério de avaliação de ruídos e vibrações diurnos e noturnos a fim de caracterização os níveis de perturbação sonora e de vibrações em relação aos níveis considerados aceitáveis pelas normas supracitadas

Requerido em condicionante da LP - 5.22 Programa de monitoramento de ruído e vibrações.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão a ambiental deve exigir que tais premissas constem no Plano Ambiental da Construção (PAC).

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

ATENDIMENTO PARCIAL. O empreendedor informou que será apresentado quando do requerimento da Licença de Instalação (LI).

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

“Foram consideradas na Diretriz Ambiental 04 - Procedimentos construtivos do Plano Ambiental da Construção - PAC, as diretrizes para o “Desmonte de rocha e pedreiras - Execução de Cortes em Material de 3ª categoria e escavação de túneis”, conforme consta do Plano Básico Ambiental – PBA” (ID MP 19249207 - Pág. 2).

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O PBA inclui orientações básicas para o uso de explosivos em atividades de detonação, destacando a necessidade de apresentar o Plano de Fogo. A análise e aprovação dos estudos propostos nas condicionantes devem ser realizadas pelo órgão ambiental e estão previstas no processo de obtenção da Licença de Instalação.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
27 - Ao tratar da possibilidade do descarte em meio marinho de materiais extraídos na escavação das estacas de fundação da ponte sobre a geomorfologia do fundo marinho, o EIA/RIMA não aventa a possibilidade de superfícies mais inclinadas no talude marinho, o que poderia até provocar maior acúmulo de sedimentos em alguns pontos em detrimento a outros e até mesmo pequenos escorregamentos destes materiais
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Será apresentado em resposta a condicionante Nº 37 da LP a sequência e os cuidados operacionais nas escavações das estacas, que pode ser empregado tanto para o uso de lama bentonítica, como outro produto estabilizador/polímero. Adicionalmente são apresentadas as características e laudos ambientais de alguns polímeros biodegradáveis que poderão ser utilizados para as escavações das estacas em mar e uma avaliação ambiental comparativa entre lama polimérica e bentonítica. Por fim, será elaborado o Plano Básico Ambiental (PBA), o Programa de Gestão Ambiental (PGA), com ações de gestão relacionadas ao monitoramento da qualidade da água e do fundo marinho, através de programas ambientais específicos.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que sejam apresentados e executados os cuidados operacionais para as escavações e deposição dos materiais.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. O INEMA emitiu a Autorização Ambiental, Portaria Nº 24.319 de 12/10/2021 que autorizou a execução de 140 pontos sondagens offshore. No anexo do Plano Básico Ambiental (PBA), são apresentados o Relatório sobre Lama Polimérica, impactos ambientais, assim como o Relatório sobre Lama Polimérica versus Lama Bentonítica. Em resposta à solicitação, o Plano Básico Ambiental inclui o Programa de Gestão Ambiental (PGA) com ações de gestão relacionadas ao monitoramento da qualidade da água e do fundo marinho. Ao emitir a Licença de Instalação (LI), deve-se assegurar se todas as condicionantes estabelecidas na Renovação da Licença Prévia foram integralmente atendidas para este item específico.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“A sondagem offshore será executada conforme cronograma já apresentado e que demonstrará a caracterização físico-química, granulométrica e perfil litológico do solo a ser escavado para execução das fundações. O relatório com evidências do cumprimento das condicionantes estará apensado ao processo SEI 046.3547.2024.0002989-48. (A Portaria 24.319/2021, que concedeu Autorização ambiental para sondagens, foi prorrogada através da Portaria nº 28.021/2023. Documentos técnicos relacionados encontram-se no processo SEIA 2021.001.005709/INEMA/LIC-05709” (ID MP 19249207 - Pág. 2).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Até o momento, o Projeto de Escavação, que detalha as ações e produtos para a escavação das estacas de fundação da ponte, ainda não foi apresentado. O Inema emitiu a Autorização Ambiental (Portaria Nº 24.319 de 12/10/2021) para a execução de 140 pontos de sondagens offshore. No anexo do PBA, são apresentados relatórios sobre Lama Polimérica, os impactos ambientais associados, e uma comparação entre Lama Polimérica e Lama Bentonítica. Em resposta à solicitação, o PBA inclui o Programa de Gestão Ambiental (PGA), que contempla ações de gestão para o monitoramento da qualidade da água e do fundo marinho. Segundo o órgão ambiental, será apresentado, em resposta à Condicionante nº 37 da Renovação da LP, um documento detalhando a sequência e os cuidados operacionais nas escavações das estacas, aplicável tanto ao uso de lama bentonítica quanto a outros estabilizadores/polímeros. Não foi esclarecido se o descarte dos sedimentos ocorrerá em bota-fora marinho, na Ilha de Itaparica, ou se os sedimentos serão reutilizados nas obras. Ao emitir a LI, é crucial garantir que todas as condicionantes estabelecidas na Renovação da LP foram integralmente atendidas para este item específico.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
28 – Os estudos não indicam a necessidade de estocagem seletiva da camada superficial orgânica do solo durante as atividades e limpeza e terraplenagem, para uso futuro nos processos de recuperação das áreas degradadas
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
No Plano Ambiental da Construção – PAC, constante do Plano Básico Ambiental – PBA foi considerada esta previsão na Macro diretriz Ambiental 04, que se refere: Diretriz Ambiental 04 – Procedimentos construtivos • Instalação de canteiro de obras e desmobilização. Preservar parte do solo superficial orgânico proveniente de raspagem da camada superficial (de 20 a 30 cm), em local aprovado, para posterior utilização em ações do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas e para recomposição florestal. Também no Plano Básico Ambiental – PBA foi considerado, no Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, a adoção de algumas ações metodológicas que tratam desta temática, como segue: • Análise de detalhamento do projeto de engenharia. Esta análise trará importantes informações para a orientação e priorização das ações do PRAD. Também será realizada a identificação das situações em que poderá ser feita a retirada e armazenamento temporário do solo superficial (*Top Soil*) e restos vegetais para a utilização no processo de recuperação de áreas degradadas e outras áreas de plantios, assim como as definições de volumes, áreas de estocagem temporária e áreas de destinação, conforme orientações contidas no PAC. • Especificação de melhoria da qualidade do solo superficial. De forma complementar, para a melhoria da fertilidade do solo, sempre que possível, deve-se utilizar a camada de solo superficial (*Top Soil*), adotando os cuidados de armazenamento e transporte indicados no Plano Ambiental de Construção. A disposição da camada de solo fértil deverá ser feita na espessura mínima de 15 cm em áreas planas. Sua utilização não é recomendada em áreas declivosas e sem compactação, haja vista que podem ser transportadas via escoamento superficial pelas águas pluviais, corroborando para incidência de processos de assoreamento de corpos d'água posicionados a jusante. • Áreas de deposição temporária de materiais sedimentares. Ressalta-se que o material vegetal retirado da cobertura do solo (raspagem e/ou decapeamento do solo) e o Top Soil deverão ser depositados temporariamente até seu uso em outro local, tendo em vista sua diferente forma de utilização. Caso ambas as áreas não forem usadas para as instalações permanentes do projeto, também serão alvo de recuperação, considerando-se as premissas descritas nos itens anteriores, incluindo a reconfiguração do terreno e da drenagem, procurando-se recompor suas condições anteriores por meio de revegetação e/ou gramagem pelo método mais indicado ao local. Estas áreas destinadas ao depósito temporário, deverão estar distantes de corpos de água ou sistemas de drenagem (naturais ou não) que possam carrear estes sedimentos para outros locais não destinados a este fim.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 – CEAT)
O órgão ambiental deve exigir que as medidas descritas sejam apresentadas no Plano Ambiental de Construção (PAC).
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. No Plano Básico Ambiental de maio de 2022, na página 40, é mencionado que deve ser preservada, em um local aprovado, parte do solo superficial orgânico proveniente da raspagem da camada superficial (de 20 a 30 cm - Top Soil), visando sua posterior utilização em ações do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) e para a recomposição florestal. Além disso, para os serviços de terraplenagem, empréstimos, bota espera e bota fora, foi descrito que as atividades de movimentação de solo e aterros devem ser precedidas pela remoção da camada orgânica do solo. Essa camada removida deve ser armazenada em bota espera para possibilitar sua reutilização posterior na recomposição de áreas degradadas, favorecendo a sucessão ecológica. Orientações mais específicas e detalhadas podem ser encontradas no Programa de Supressão de Vegetação e no Programa de Recuperação de Áreas Degradadas.

É imprescindível que a concessionária inclua em seu Projeto Básico os serviços relacionados ao armazenamento do solo orgânico em seu escopo. Ao emitir a Licença de Instalação (LI), é fundamental garantir que essa condicionante, previamente estabelecida na Renovação da Licença Prévia, seja devidamente atendida para esse item específico.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Serão considerados no Projeto Básico os serviços relacionados ao armazenamento do solo orgânico em seu escopo (ID MP 19249207 - Pág. 2).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Está contemplado no Plano Básico Ambiental, onde é mencionado que deve ser preservada, em um local aprovado, parte do solo superficial orgânico proveniente da raspagem da camada superficial (de 20 a 30 cm - Top Soil), visando sua posterior utilização em ações do Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD) e para a recomposição florestal.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
29 - Não foram disponibilizados dados dos estudos hidrológicos e hidráulicos que definissem especificamente a avaliação de cada uma das linhas de água e áreas alagadiças. Deve-se levar em consideração que, em alguns segmentos na Ilha de Itaparica, as linhas d'água e áreas inundáveis serão transpostas por estruturas de aterros. Nestes segmentos, a topografia suave do terreno e as estruturas de aterro podem mudar as linhas de escoamento e até mesmo dificultar o escoamento das águas
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Informações devem ser detalhadas nos projetos de engenharia a serem apresentados no requerimento da LI.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que as informações sejam detalhadas no projeto de engenharia a ser apresentado na fase de requerimento da LI.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. Conforme indicado pelo empreendedor, o atendimento será efetuado no momento da apresentação do Projeto de Construção da Ponte. Diante desse contexto, reforçamos a recomendação para que o órgão ambiental garanta que todas as informações essenciais estejam devidamente delineadas nos documentos técnicos a serem submetidos pelo empreendedor durante o processo de solicitação da Licença de Instalação (LI).
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
"Conforme previsto no Contrato de Concessão nº 001/2020, o projeto do Sistema Rodoviário Ponte Salvador Ilha de Itaparica deverá ser desenvolvido em 3 etapas: 1) Anteprojeto 2) Projeto Básico 3) Projeto Executivo. Dentre os produtos a serem elaborados no âmbito do Projeto Executivo consta o Projeto de Drenagem na área do empreendimento. Neste momento, CONCESSÃO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A (CPSI) apresentou no Anexo 3.10-1 da notificação n° 2021.001.007347/NOT-006, os Estudos Hidrológicos das porções Salvador e Itaparica, que precede a elaboração do Projeto de Drenagem" (ID MP 19249207 - Pág. 3).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Os estudos hidrológicos das porções Salvador e Itaparica não constam nos autos. O Inema exigiu a apresentação do projeto de macrodrenagem para os trechos de desvio de Mar Grande e ampliação da BA-001 no Relatório de Cumprimento de Condicionantes.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
30 - Os estudos não avaliaram adequadamente os impactos sobre a população residente na Ilha de Itaparica e áreas próximas, concernentes ao abastecimento e consumo de água potável, durante a operação dos canteiros de obras
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Requerido em condicionante da LP para apresentação no processo da LI Cond. LIV. apoiar e realizar articulação entre os órgãos governamentais do estado e dos municípios, com o intuito de promover programas e projetos que visem à necessária ampliação dos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário e resíduos sólidos, bem como ampliação das redes de energia elétrica e telefonia.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que os resultados sejam apresentados na fase de requerimento da LI.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. Na fase de requerimento da Licença de Instalação (LI), o órgão ambiental deve formalmente exigir que o empreendedor apresente os resultados da articulação realizada junto aos órgãos governamentais do estado e dos municípios, com o intuito de promover programas e projetos que visem à necessária ampliação dos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário e resíduos sólidos, bem como ampliação das redes de energia elétrica e telefonia. A Concessionária deve apresentar o Projeto de Sistema de Esgotamento Sanitário e Sistema de Abastecimento de água na fase de projeto executivo de construção da Ponte.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“Na resposta à notificação n° 2021.001.007347/NOT-006 serão apresentadas as plantas baixas de localização dos canteiros de obras previstos, contendo as descrições de cada ambiente. No mesmo documento, é apresentado um memorial descritivo com aspectos relacionados a estimativa de abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos, abastecimento e manutenção de máquinas e veículos. Será emitida Notificação solicitando essa avaliação” (ID MP 19249207 - Pág.3).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
As respostas à Notificação n° 2021.001.007347/NOT-006 não constam nos autos. Também não constam nos autos os resultados das articulações realizadas com órgãos governamentais estaduais e municipais para fomentar programas e projetos de ampliação dos serviços essenciais, como abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos, além de redes de energia elétrica e telefonia.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
31 - Os estudos não dispõem de dados que descartem a possibilidade da presença de contaminantes nas camadas mais profundas de sedimentos a serem escavados, os quais poderão aumentar os impactos na imersão de materiais escavados em bota-fora marítimo licenciado
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Serão apresentados, em resposta a Condicionante Nº 37 da LL, a sequência e os cuidados operacionais nas escavações das estacas, que pode ser empregado tanto para o uso de lama bentonítica, como outro produto estabilizador/polímero. Adicionalmente são apresentados as características e laudos ambientais de alguns polímeros biodegradáveis que poderão ser utilizados para as escavações das estacas em mar e uma avaliação ambiental comparativa entre lama polimérica e bentonítica. Por fim, será elaborado o Plano Básico Ambiental (PBA), o Programa de Gestão Ambiental (PGA), com ações de gestão relacionadas ao monitoramento da qualidade da água e do fundo marinho, através de programas ambientais específicos.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve exigir que sejam apresentados os cuidados operacionais nas escavações e deposição dos materiais na fase de requerimento da LI.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
ATENDIMENTO PARCIAL. Considerando a possibilidade de contaminantes estarem adsorvidos nas frações mais finas dos sedimentos de fundo, os quais podem tornar-se novamente disponíveis, torna-se crucial que o Plano Básico Ambiental (PBA) incorpore a análise química dos sedimentos, especialmente em relação à presença de metais pesados. Essas análises devem ser incluídas nas atividades de sondagens. Ao emitir a LI, deve-se assegurar que o monitoramento e a análise química dos sedimentos estejam claramente estabelecidos como condicionante. É recomendável que seja adicionado ao PBA o comprometimento com a realização da análise química dos sedimentos durante a execução dos serviços de sondagens.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
"A sondagem offshore será executada conforme cronograma apresentado ao processo SEI 046.3547.2024.0002989-48, e que a caracterização físico-química, granulométrica e perfil litológico do solo a ser escavado para execução das fundações está contemplado. O relatório de cumprimento das condicionantes estará apensado ao processo SEI 046.3547.2024.0002989-48. As informações sobre a atividade de sondagem encontram-se no Processo SEIA nº 2021.001.005709/INEMA/LIC-05709. (ID MP 19249207 - Pág. 3).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Os documentos mencionados na resposta do Inema não constam nos autos. Não foi constado nos autos um projeto detalhado para a escavação das estacas de fundação da ponte, incluindo medidas específicas para evitar a dispersão no mar do material resultante da cravação das camisas metálicas, da escavação e da lama bentonítica utilizada na estabilização.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
32 – Concernente às mudanças no nível da água dos aquíferos, os estudos proclamam que não foram identificadas em quaisquer áreas de empréstimos e jazidas essa possibilidade de mudanças. No entanto, tal alegação não se harmoniza ao informado na página 48 do volume 03 do EIA, Avaliação de Impactos Ambientais que diz: "Na fase atual do empreendimento não estão definidas as áreas de explotação de jazidas e de caixas de empréstimo". Portanto, faz-se necessário abarcar na avaliação as respectivas áreas de jazidas e empréstimos indicados no projeto de engenharia
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP: apresentar projeto de terraplenagem contemplando as áreas de explotação de jazidas e de caixas de empréstimo.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 – CEAT)
O órgão ambiental deve exigir que seja apresentado o projeto de terraplenagem durante a fase de solicitação da LI.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
Atendimento parcial. Na etapa do projeto executivo, o órgão ambiental deve formalmente exigir que o empreendedor apresente as planilhas contendo dados. Essas planilhas devem incluir detalhes sobre os volumes do material excedente destinados a bota fora, abrangendo tanto a região da Ilha e quanto o lado de Salvador. Além disso, o empreendedor deve fornecer os resultados provenientes da pesquisa de jazidas e de bota fora necessários para atender as demandas do empreendimento, verificando ainda se tais atividades, no caso as escavações, podem resultar em impactos sobre os aquíferos superficiais e profundos.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
"Será condicionado a apresentação de áreas de jazida e bota fora devidamente licenciados para atender às necessidades da obra e apresentação no prazo máximo de até 120 dias antes do início das obras" (ID MP 19249207 - Pág. 3).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Não constam nos autos os resultados da pesquisa de jazidas e bota-foras essenciais para o empreendimento, verificando potenciais impactos sobre aquíferos superficiais e profundos.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
33 - Não obstante o EIA-RIMA ter definido, para o meio físico, os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos do empreendimento em comento, a definição ocorreu sem maiores detalhamentos, análises e justificativas técnicas, como foi demandando no TR do órgão ambiental do Estado da Bahia
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Idem aos itens 10 e 18. • Na análise dos processos de LP o INEMA considerou satisfatória a delimitação das áreas de influência (ADA/AID/AII).
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Não obstante o INEMA ter considerado satisfatória a delimitação das áreas de influência, sugere-se que nos próximos processos passíveis de EIA/RIMA, avalie com maior rigor o atendimento, pelo empreendimento, das diretrizes constantes no TR elaborado pelo próprio órgão ambiental.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
Considerando o estágio atual do processo de licenciamento ambiental, as observações anteriormente mencionadas não são pertinentes nesta fase.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“O EIA RIMA estabeleceu as áreas de influência do empreendimento, considerando o alcance dos impactos socioambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico. O assunto foi apresentado nas audiências públicas e analisado no processo de LP. O Inema considera que as definições dessas áreas de influência estão compatíveis com o alcance dos impactos” (ID MP 19249207 - Pág. 4).
ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
A situação encontrada pela Ceat no EIA/RIMA, que apontou a falta de detalhamento, análises e justificativas técnicas na definição das áreas de influência do empreendimento, fragilizando o processo de licenciamento ambiental. A ausência de uma avaliação mais rigorosa e fundamentada, conforme demandado no Termo de Referência do órgão ambiental do Estado da Bahia, pode comprometer a precisão e a eficácia das medidas mitigadoras e de monitoramento. Embora o Inema tenha considerado as definições compatíveis com o alcance dos impactos socioambientais e tenha apresentado essa visão em audiências públicas, a insuficiência de detalhamento técnico pode deixar lacunas na compreensão completa dos impactos ambientais. Assim sendo, é importante realizar estudos e análises complementares nas fases subsequentes do licenciamento para atenuar possíveis problemas e assegurar um processo de licenciamento eficaz, garantindo que a instalação e operação do empreendimento sejam realizadas da forma mais ambientalmente compatível e sustentável.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
43 - As avaliações de impactos ambientais do meio físico contidas no EIA/RIMA necessitam estar congruentes com as informações provenientes do Projeto Básico ou Executivo. Para uma avaliação adequada dos impactos ambientais é necessário conhecer os pontos de lançamento de materiais para bota-foras, os locais onde serão retirados os materiais de caixas de empréstimos, jazidas, areais, pedreiras que serão exploradas, escavações, aterros, bueiros, volume e caracterização dos tipos de materiais a serem depositados e escavados, dimensionamento de bueiros, dentre outras observações descritas no parecer da Ceat
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Os elementos que devem constar do Estudo de Impacto Ambiental estão indicados no art. 128 do Decreto Estadual nº 14.024/2012, diploma que regulamenta a Lei Estadual nº 10.431/2006 e a Lei Estadual nº 11.612/2009. No citado dispositivo não estão indicados os "pontos de lançamento de materiais para bota-foras, os locais onde serão retirados os materiais de caixas de empréstimos, jazidas, areais, pedreiras que serão exploradas, escavações, aterros, bueiros, volume e caracterização dos tipos de materiais a serem depositados e escavados, dimensionamento de bueiros". Ademais, não foi identificado no Parecer Técnico 017/2019/CEAT o fundamento normativo para exigência de detalhamento de nível de projeto básico ou executivo na fase de realização do EIA. Em complemento, deve-se registrar que o empreendimento em questão foi modelado na forma de concessão patrocinada, espécie de parceria público-privada. O regime jurídico das concessões não exige que o Poder Concedente elabore projeto básico ou executivo como condição da licitação. É o que se extrai do art. 18, XV da Lei Federal nº 8.987/95 (Lei Geral de Concessões) e do art. 10, §4º da Lei Federal nº 11.079/04 (Lei Geral das Parcerias Público-Privadas), ambas diretas ou subsidiariamente aplicáveis ao empreendimento em questão e expressamente referidas no edital da Concorrência Pública nº 009/2019. Especificamente em relação ao licenciamento ambiental, o art. 10, VII da Lei Federal nº 11.079/04 exige que, quando o projeto assim exigir, as licitações de parcerias público-privadas estão condicionadas à expedição de licença ambiental prévia. A interpretação conjunta dos citados dispositivos, portanto, leva à conclusão de que o Poder Concedente não está obrigado a elaborar projeto básico ou, principalmente, executivo como condição do licenciamento ambiental prévio. Tanto a elaboração dos projetos básico e executivo quanto os estudos ambientais complementares são, em projetos de PPP, elaborados pelo concessionário após a assinatura do contrato de concessão. Desta forma, será nas fases posteriores do processo de licenciamento que serão criadas novas condicionantes ambientais, especialmente no procedimento de análise e expedição da Licença de Instalação. Estas novas condicionantes serão elaboradas com base nos projetos que forem apresentados pela concessionária, projetos estes que poderão possuir alterações em relação ao projeto de referência licitado, como é natural do regime jurídico das concessões. No item 8 a 25 Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP • Apresentar no requerimento da LI a as áreas destinadas para o bota-fora de material excedente originado do movimento de terra (corte/aterro) para implantação do empreendimento, contemplando o respectivo projeto.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O EIA / RIMA foi concluído no ano de 2015 (Edital de Concorrência Pública nº. 001/2013, emitido pela Secretaria do Planejamento/ Governo da Bahia/ Núcleo de Licitações Contratos e Convênios em abril de 2013). Em consulta ao site "PORTAL OFICIAL DO ESTADO DA BAHIA", link: http://www.bahia.ba.gov.br/2014/03/noticias/infraestrutura/assinado-contrato-para-elaboracao-do-projeto-basico-da-ponte-salvador-ilha-de-itaparica/, data 07/03/2014, informa: "O contrato para elaboração do projeto básico de engenharia da Ponte Salvador-Ilha de Itaparica foi assinado, nesta sexta-feira (7), pelo Governo da Bahia com o consórcio internacional formado pelas empresas Enescil (Brasil), Cowi (Dinamarca) e Maia Melo (Brasil). Na licitação, que levou em conta as modalidades técnica e preço, o consórcio vencedor apresentou o valor de R$ 22,5 milhões, um deságio de 15,4% em relação ao inicialmente estimado". No *link*: https://www.tce.ba.gov.br/images/relatorio_9016_2017.pdf, página 6, corrobora a existência de Projeto Básico. "Dando continuidade ao processo, foram contratados os estudos relacionados a seguir: • Projeto Básico de Engenharia (Cowi/Enescil/Maia Melo)" Verifica-se que a data da concorrência pública para Concessão se deu após a aprovação do EIA/ RIMA,

da expedição da licença Prévia e da elaboração do Projeto Básico. Inclusive a homologação da concessão se deu somente em 24/01/2020. Portanto, não se justificam as colocações do Inema quanto a inexistência do Projeto Básico.
Concernente as normas e a legislação ambiental fazem sim referência ao projeto, as matérias-primas, resíduos, áreas de apoio (caixas empréstimos, bota-fora, jazidas etc.). Inclusive a Norma Técnica de Rodovias do Inema detalha.
RESOLUÇÃO Conama nº 1, de 23 de janeiro de 1986
Art. 6º O estudo de impacto ambiental desenvolverá, no mínimo, as seguintes atividades técnicas:

II. Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazos, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

Art. 9º O relatório de impacto ambiental - RIMA refletirá as conclusões do estudo de impacto ambiental e conterá, no mínimo:

II. A descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada um deles, nas fases de construção e operação a área de influência, as matérias primas, e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos e perdas de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

IV. A descrição dos prováveis impactos ambientais da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;

DECRETO Nº 14.024 DE 06 DE JUNHO DE 2012
Art. 129 - O Relatório de Impacto Ambiental - RIMA é o documento que contém a síntese do Estudo de Impacto Ambiental - EIA, em linguagem acessível, ilustrado por mapas, cartas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual de modo que se possa entender as vantagens e desvantagens do projeto, bem como as consequências ambientais de sua implementação, devendo contemplar:

I. objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;

II. descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e/ou locacionais, justificativa para a alternativa preferencial, e apresentação da área de influência, as matérias-primas e a mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e as técnicas operacionais, os prováveis efluentes, as emissões, os resíduos e as perdas de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

III. síntese do diagnóstico ambiental da área de influência do projeto;

IV. descrição dos prováveis impactos ambientais relacionados à localização, implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;

Norma Técnica NT-02/2010 (aprovada RESOLUÇÃO Nº 4137 DE 24 DE SETEMBRO DE 2010) - LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE EMPREENDIMENTOS RODOVIÁRIOS E VIAS DE ACESSO
5.2 Definições Específicas

- Áreas de Apoio: compreendem as instalações do canteiro de obras (escritórios almoxarifados, oficinas, postos de abastecimento, instalações industriais, pátios de estocagem, alojamentos, dentre outros), as áreas de empréstimo e bota-fora, jazidas, depósitos de material excedente (DME), caminhos de serviço e desvios de tráfego.
- Jazidas: depósito natural de material a ser explorado para a execução das obras, podendo ser constituído de solos, areia, cascalho, rocha ou outro material.

7.1.6 A explotação de jazidas (rocha, areais e solos especiais) será considerada na análise do projeto da rodovia e quando não contemplada no referido projeto será objeto de licenciamento específico.
7.1.8 Nos casos em que a utilização da jazida se der em áreas anteriormente exploradas, o empreendedor deverá apresentar previamente ao IMA, relatório de avaliação do passivo ambiental existente, que subsidiará o estabelecimento da sua responsabilidade na posterior recuperação da área degradada;
7.3.1 A implantação, manutenção e restauração de rodovias, independentemente da obrigatoriedade de licenciamento ambiental, deverá atender, entre outros, aos seguintes requisitos:

III. A escolha das áreas de apoio, jazidas, caixas de empréstimos e bota-fora deve atender a critérios

técnicos e ambientais, priorizando a sua localização em áreas já degradadas, desprovidas de vegetação nativa, com distanciamento das áreas urbanas e equipamentos públicos e respeitando os limites estabelecidos na legislação em relação às Áreas de Preservação Permanente (APP).

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO (RCE) PARA LICENÇA DE LOCALIZAÇÃO (LL)

2.2 Localização

Informações sobre a localização da rodovia, municípios atravessados, acessos rodoviários associados.

a) Planta de localização georreferenciada, em escala adequada, apresentando os seguintes elementos na faixa ao longo da rodovia, numa largura de 50m a partir de cada margem:

- jazidas;
- áreas de apoio;
- corpos d'água (lagoa, rios etc.) interceptados;
- tipos de vegetação;
- tipos de ocupação: habitações, sistema viário, escolas, indústrias, empreendimentos comerciais, rede de abastecimento de água, rede de esgotamento sanitário, sistema de drenagem pluvial, rede elétrica, outros.

RELATÓRIO DE CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO (RCE) PARA LICENÇA DE IMPLANTAÇÃO (LI)

1.1. Mapa de localização das principais intervenções previstas (corte, aterro, interseções com drenagem natural e interseções com estradas, rodovias e vias de acesso), em escala adequada, com indicação da quilometragem ou estaqueamento, municípios afetados e acessos rodoviários associados.
1.2. Formas de extração, transporte e recuperação associados às áreas de empréstimo e bota-fora;
1.3. Principais quantitativos de serviços (volumes de corte e aterro);
1.4. Localização e caracterização das principais jazidas a serem exploradas;
1.5. Relação das obras de arte a serem executadas, indicando a sua localização em diagrama unifilar.

Diante do exposto, o órgão ambiental deve exigir que, na fase de solicitação da LI, sejam apresentados os locais destinados para o bota-fora de material excedente originado do movimento de terra (corte/aterro) para implantação do empreendimento, contemplando o respectivo projeto.

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

ATENDIMENTO PARCIAL. Na etapa do projeto executivo, o órgão ambiental deve formalmente exigir que o empreendedor apresente as planilhas contendo dados *onshore*. Essas planilhas devem incluir detalhes sobre os volumes do material excedente destinados a bota fora, abrangendo tanto a região da Ilha e quanto o lado de Salvador. Além disso, o empreendedor deve fornecer os resultados provenientes da pesquisa de jazidas e de bota fora necessários para atender as demandas do empreendimento.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

Será condicionado a apresentação de áreas de jazida e bota fora devidamente licenciados para atender às necessidades da obra e apresentação no prazo máximo de até 120 dias antes do início das obras (ID MP 19249207 - Pág. 4).

ANÁLISE DA CEAT SOBRE A RESPOSTA DO INEMA, DE 24/05/24, AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

As respostas do Inema às constatações da Ceat são consideradas insuficientes para garantir a proteção ambiental adequada no contexto de um projeto de grande escala como o Sistema Rodoviário Ponte Salvador Ilha de Itaparica. A argumentação do Inema se baseia na interpretação de que o detalhamento de nível de projeto básico ou executivo não é exigido na fase do EIA/RIMA, conforme as normas estaduais e federais. No entanto, essa abordagem pode fragilizar a importância de uma avaliação ambiental robusta e integrada desde as fases iniciais do projeto, que considere explicitamente os pontos de lançamento de materiais para bota-foras, locais de retirada de materiais, e outros aspectos críticos mencionados pela Ceat.

A ausência de tais detalhes no EIA/RIMA pode resultar em uma subestimação dos impactos ambientais, dificultando a implementação de medidas mitigadoras eficazes e o monitoramento ambiental contínuo. Ao deixar esses aspectos para serem abordados em fases posteriores do licenciamento, como na Licença de Instalação, pode limitar a capacidade do órgão ambiental de impor condicionantes adequadas desde o início, quando o planejamento é mais flexível e menos custoso de ajustar.

Embora o regime jurídico das concessões e parcerias público-privadas permita que o concessionário

desenvolva os projetos básico e executivo após a assinatura do contrato, isso não deve isentar o empreendedor de fornecer informações suficientes para uma análise ambiental abrangente e eficiente. A falta de clareza sobre áreas de bota-fora e movimentação de terra, por exemplo, além de poder ter implicações ambientais negativas, pode afetar as comunidades locais.
O Inema deve exigir que o empreendimento apresente áreas de jazida e bota-fora devidamente licenciadas para atender às necessidades da obra, com a apresentação desses documentos no prazo máximo de até 120 dias antes do início das obras. Além disso, o empreendimento deve fornecer todos os estudos e avaliações necessárias para garantir a conformidade com as exigências ambientais.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)

44 – Quanto aos resíduos sólidos e esgotos, não foram realizadas estimativas dos volumes a serem gerados nos canteiros de obras e nas intervenções a serem executadas, incluindo os materiais resultantes de terraplanagem (solos moles, bota-fora etc.). Essas informações poderiam servir de elementos para melhor avaliar as alternativas, uma vez que quanto maior a geração de resíduos, os custos e os impactos ambientais negativos tendem a ser maiores

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021

Informamos que o atendimento da condicionante 41, especificamente da 5.41 está apresentada no PBA, conforme consta no item 4 – Programa de gerenciamento de efluentes e resíduos sólidos e Programa de gerenciamento de resíduos da construção civil. Inicialmente, informamos que a definição locacional dos 4 Canteiros de Obras foi estabelecida para o requerimento da Licença de Alteração (Processo 2021.001.002715/INEMA/LIC-02715).
Foi elaborado o Programa de gerenciamento de efluentes e resíduos sólidos, como cumprimento da condicionante 42 da LP. A estimativa de volume a serem gerados na obra e nas intervenções estarão no Projeto Executivo do empreendimento. Será apresentado na solicitação da LI. Consta dos condicionantes da LP para apresentação na LI – Planos de gerenciamento de resíduos PGRS e PGRCC

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 – CEAT)

O órgão ambiental deve exigir que, na fase de solicitação da LI, seja apresentada no Projeto Executivo do empreendimento a estimativa do volume de resíduos sólidos a ser gerado na obra e nas intervenções.
Sugere-se que o órgão ambiental fiscalize o fiel cumprimento dos Programas e Planos voltados para o gerenciamento de resíduos sólidos e dos resíduos de construção civil (RCC), exigindo que constem, entre outros, o levantamento qualiquantitativo dos resíduos a serem gerados e priorizem a aplicação de estratégias preventivas para eliminação/ redução dos RS e RCC nas fontes geradoras e demais ações de Produção Mais Limpa (P+L).

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

ATENDIMENTO PARCIAL. O órgão ambiental competente deve avaliar a qualidade e os desdobramentos dos programas apresentados no PBA. Considerando a versão de outubro/2023, nele estão contidos:

- Programa de Gerenciamento de Efluentes e Resíduos Sólidos (PGRS) - Pág. 104, o qual incorporou os Programas de gerenciamento de Resíduos Sólidos e o Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil.
- Programa de Apoio Técnico para Planos Municipais de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (pág. 137).

Reitera-se a necessidade de o órgão ambiental solicitar, durante a fase de Licença de Instalação (LI), a inclusão no Projeto Executivo do empreendimento de uma estimativa do volume de resíduos sólidos gerados na obra e nas intervenções. Recomenda-se a fiscalização rigorosa da implementação dos Programas e Planos para o gerenciamento de resíduos sólidos e de resíduos de construção civil (RCC), inclusive da exigência de levantamento qualitativo e quantitativo dos resíduos a serem gerados. Além disso, é aconselhável priorizar a aplicação de estratégias preventivas para eliminar ou reduzir os resíduos sólidos e os resíduos de construção civil nas fontes geradoras, assim como outras ações relacionadas à Produção Mais Limpa (P+L).

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O CPSI informa que apresentará o Projeto de Terraplanagem da Porção Salvador e Porção Itaparica no Anexo 3.5-1 na resposta à notificação n° 2021.001.007347/NOT- 006, onde consta a previsão de volume de material de empréstimo e/ou de bota-fora. Quanto a fiscalização da implementação dos Programas e Planos para o gerenciamento de resíduos sólidos e de resíduos de construção civil (RCC), inclusive da exigência de levantamento qualitativo e quantitativo dos resíduos a serem gerados, estão previstas nas

Diretriz Ambiental 04 - Procedimentos construtivos, as ações de Supervisão Ambiental de Obra, onde as empresas contratadas e suas instalações estarão sujeitas a uma inspeção pré-contrato e a inspeções periódicas durante todo o período de Construção" (ID MP 19249207 - Pág. 4).

ANÁLISE DAS RESPOSTAS DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 – 5ª PJMAURB, E DO EMPREENDEDOR EM 09/07/2024, CONSIDERANDO O RCC E A RESPOSTA À NOTIFICAÇÃO Nº 2021.001.007347/NOT-006

A ausência de informações relacionadas à geração de resíduos sólidos e efluentes pode comprometer a eficácia do licenciamento ambiental e aumentar os custos e impactos ambientais negativos associados à geração de resíduos e efluentes. Reitera-se a necessidade de que os programas e planos de gerenciamento incluam levantamentos qualiquantitativos e priorizem estratégias preventivas para redução nas fontes geradoras, com adoção de ações de Produção Mais Limpa (P+L).

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)

45 - Não foram estabelecidos parâmetros claros para nortear quando a probabilidade deveria ser considerada baixa, média ou alta, o mesmo ocorreu no que se refere a intensidade. A metodologia adotada possibilitou um elevado grau de subjetividade que pôde ter resultado em distorções quanto à magnitude e, consequentemente, na Importância (= Valor magnitude X Valor potencialização X Valor atenuação)

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021

A princípio e, independente do critério/atributos adotados na AIA (sob a magnitude e importância), o empreendedor está adotando medidas de controle ambiental, de mitigação, de monitoramento e de compensação para os impactos, sendo estes incorporados em programas específicos do PBA. Para fins de organização, estas diretrizes foram agrupadas em 4 grandes grupos, a saber:

1. Controle da Poluição
2. Minimização das interferências com a população: Ruídos, vibrações e particulado
3. Controle da erosão e assoreamento Procedimentos construtivos idem item 40.

Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP. Apresentar detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve proceder com a notificação sugerida para a análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.

Sugere-se que nos próximos processos passíveis de EIA/RIMA, o órgão ambiental se comprometa em avaliar com maior rigor o método de avaliação dos impactos ambientais potenciais do empreendimento objeto do EIA/RIMA, a fim de reduzir a subjetividade e a atenuação proposital da importância dos impactos ambientais adversos.

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

NÃO ATENDIDO. Não foi possível verificar se o órgão ambiental adotou a notificação recomendada para a análise do processo de Renovação da Licença Prévia – RLP, com a exigência de que o empreendedor apresente uma avaliação detalhada dos potenciais impactos ambientais gerados. Ressalta-se a importância de destacar os critérios utilizados para determinar a magnitude e relevância desses impactos, especialmente nas fases de implantação e operação do empreendimento.

Reforça-se a sugestão para que, nos próximos processos sujeitos a Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), o órgão ambiental se comprometa a avaliar com maior rigor o método de avaliação dos impactos ambientais potenciais do empreendimento em questão, visando reduzir a subjetividade e evitar a minimização intencional da importância dos impactos ambientais adversos.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

"A equipe de análise do processo de LP considerou a matriz de impacto pertinente e o detalhamento está sendo avaliado no processo de LI, no qual a partir dos planos e programas apresentados serão adotadas e também condicionadas medidas compensatórias e/ou mitigadoras" (ID MP 19249207 - Pág. 4).

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A resposta do Inema, ao afirmar que o empreendedor está adotando medidas de controle ambiental, mitigação, monitoramento e compensação, não aborda a questão central levantada pela Ceat, a dizer: a falta de parâmetros claros para determinar a probabilidade e intensidade dos impactos potenciais. A metodologia adotada no EIA/ RIMA, com seu alto grau de subjetividade, pode ter causado distorções na avaliação da magnitude e importância dos impactos. Uma provável consequência disso foi que, para o meio físico, nenhum impacto ambiental negativo foi avaliado como de "alta importância", mesmo em casos que resultem, por exemplo, no aterramento de lagoas e no revolvimento de substratos contaminados. Isso compromete o processo de licenciamento ambiental e a eficácia das medidas de mitigação propostas. O Inema deve garantir que, nas próximas fases de implantação e operação, haja uma avaliação rigorosa e estudos complementares, assegurando uma análise objetiva e a implementação adequada das medidas de proteção ambiental.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)

46 - No meio físico, não houve nenhum impacto ambiental negativo avaliado como de "alta importância", ainda que o impacto resultasse, por exemplo, no aterramento de lagoas

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021

A princípio e, independente do critério/atributos adotados no AIA (sob a magnitude e importância), o empreendedor está adotando medidas de controle ambiental, de mitigação, de monitoramento e de compensação para os impactos, sendo estes incorporados em programas específicos do PBA.
Para fins de organização, estas diretrizes foram agrupadas em 4 grandes grupos, a saber:

1. Controle da Poluição.
2. Minimização das interferências com a população: Ruídos, vibrações e particulado.
3. Controle da erosão e assoreamento.
4. Procedimentos construtivos.

Idem itens 40 e 45: Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP
Apresentar detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve proceder com a notificação sugerida para a análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento. Sugere-se que nos próximos processos passíveis de EIA/RIMA, o órgão ambiental se comprometa em avaliar com maior rigor o método de avaliação dos impactos ambientais potenciais do empreendimento objeto do EIA/RIMA, a fim de reduzir a subjetividade e a atenuação proposital da importância dos impactos ambientais adversos.

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

NÃO ATENDIDO. Não foi possível verificar se o órgão ambiental adotou a notificação recomendada para a análise do processo de Renovação da Licença Prévia – RLP, com a exigência de que o empreendedor apresente uma avaliação detalhada dos potenciais impactos ambientais gerados. Ressalta-se a importância de destacar os critérios utilizados para determinar a magnitude e relevância desses impactos, especialmente nas fases de implantação e operação do empreendimento. Reforça-se a sugestão para que, nos próximos processos sujeitos a Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), o órgão ambiental se comprometa a avaliar com maior rigor o método de avaliação dos impactos ambientais potenciais do empreendimento em questão, visando reduzir a subjetividade e evitar a minimização intencional da importância dos impactos ambientais adversos.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A equipe de análise do processo de LP considerou a matriz de impacto pertinente e o detalhamento está sendo avaliado no processo de LI, no qual a partir dos planos e programas apresentados serão adotadas e também condicionadas medidas compensatórias e/ou mitigadoras.

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A resposta do Inema, ao considerar a matriz de impacto pertinente e afirmar que o detalhamento está sendo avaliado no processo de LI, não aborda adequadamente a questão central levantada pela Ceat

sobre a ausência de impactos ambientais negativos classificados como de "alta importância" no meio físico no EIA/RIMA, mesmo em casos como o aterramento de lagoas. Isto sugere um problema subjacente na metodologia de avaliação, que parece minimizar a importância de certos impactos ambientais adversos. É crucial que o Inema assegure que os impactos ambientais sejam corretamente classificados e que as medidas compensatórias e mitigadoras sejam proporcionais à verdadeira magnitude dos impactos potenciais. A falta de clareza nos critérios para determinar a importância dos impactos pode comprometer a eficácia das medidas de proteção ambiental e a integridade do processo de licenciamento. Portanto, é essencial que o órgão ambiental adote uma postura mais rigorosa nas fases subsequentes do licenciamento ambiental do empreendimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)

47 - Foram identificadas avaliações de impactos ambientais realizadas no EIA que apresentaram inconsistências e oportunidades de melhorias nas fases de implantação e operação, com sugestões técnicas

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021

idem itens 40 - 45 - 46

Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP: Apresentar detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos ambientais gerados, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento. Sugere-se que nos próximos processos passíveis de EIA/RIMA, o órgão ambiental se comprometa em avaliar com maior, a fim de reduzir inconsistências no EIA.

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

NÃO ATENDIDO. Não foi possível verificar se o órgão ambiental adotou a notificação recomendada para a análise do processo de Renovação da Licença Prévia – RLP, com a exigência de que o empreendedor apresente uma avaliação detalhada dos potenciais impactos ambientais gerados. Ressalta-se a importância de destacar os critérios utilizados para determinar a magnitude e relevância desses impactos, especialmente nas fases de implantação e operação do empreendimento.

Reforça-se a sugestão para que, nos próximos processos sujeitos a Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), o órgão ambiental se comprometa a avaliar com maior rigor o método de avaliação dos impactos ambientais potenciais do empreendimento em questão, visando reduzir a subjetividade e evitar a minimização intencional da importância dos impactos ambientais adversos.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

“O comentário não possibilita a identificação precisa do questionamento feito, contudo, a partir da análise dos planos e programas apresentados serão adotadas e também condicionadas medidas compensatórias e/ou mitigadoras” (ID MP 19249207 - Pág. 5)

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A resposta do Inema não aborda plenamente as questões levantadas pela Ceat em relação às inconsistências identificadas nas avaliações de impactos ambientais do EIA. Embora o Inema mencione que medidas compensatórias e mitigadoras serão condicionadas a partir dos planos e programas apresentados, a falta de detalhamento específico na resposta sugere uma oportunidade perdida para abordar diretamente as sugestões técnicas e melhorias indicadas pela Ceat. Não foi possível verificar se o órgão ambiental adotou a notificação recomendada para a análise do processo de Renovação da LP, com a exigência de que o empreendedor apresentasse uma avaliação detalhada dos potenciais impactos ambientais. Ressalta-se a importância de destacar os critérios utilizados para determinar a magnitude e relevância desses impactos, especialmente nas fases de implantação e operação do empreendimento. O Inema deve adotar uma postura mais proativa, exigindo uma avaliação rigorosa e detalhada dos impactos ambientais, pelo menos das fases de implantação e operação, para garantir que o processo de licenciamento seja robusto e que os impactos adversos sejam efetivamente mitigados.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)

O item em questão foi suprimido por conter o mesmo teor do **item 33**.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
49 - O EIA RIMA aborda os objetivos de alguns Planos, Programas e Projetos (Nacionais, Estaduais e/ou Municipais) com incidência na área estudada. Entretanto, as análises são superficiais, sem apresentar discussões a respeito da compatibilidade deles ao empreendimento objeto do EIA RIMA
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
Idem item 11 - 12 - 19 – 42. Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP: • apresentar atualização da avaliação de interface e compatibilidade dos programas governamentais (estadual/federal e municipal) com incidência sobre a área de influência do empreendimento, considerando a defasagem temporal entre o período de elaboração do EIA/RIMA (2015) e o momento atual.
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental deve proceder com a ação sugerida em sua resposta, ou seja, “notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP: • Apresentar atualização da avaliação de interface e compatibilidade dos programas governamentais (estadual/federal e municipal) com incidência sobre a área de influência do empreendimento, considerando a defasagem temporal entre o período de elaboração do EIA/RIMA (2015) e o momento atual”.
SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)
NÃO ATENDIDO. Não foi possível confirmar se o órgão ambiental implementou a notificação sugerida para que o empreendedor apresentasse a atualização da avaliação da interface e compatibilidade dos programas governamentais (estaduais/federais e municipais) que impactam a área de influência do empreendimento. Destaca-se a importância de considerar a defasagem temporal entre o período de elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) em 2015 e o momento atual.
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
“O comentário não possibilita a identificação precisa do questionamento feito, contudo, a partir da análise dos planos e programas apresentados serão adotadas e também condicionadas medidas compensatórias e/ou mitigadoras” (ID MP 19249207 - Pág. 5).
ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
A resposta do Inema ao afirmar que medidas compensatórias e mitigadoras serão adotadas com base na análise dos planos e programas apresentados, não aborda adequadamente a questão central levantada pela Ceat sobre a superficialidade das análises de compatibilidade dos planos e programas governamentais com o empreendimento. A falta de uma atualização detalhada da avaliação de interface e compatibilidade, considerando a defasagem temporal desde a elaboração do EIA/RIMA em 2015, compromete a capacidade de garantir que o empreendimento esteja alinhado com as diretrizes e objetivos atuais dos programas nacionais, estaduais e municipais. Sem essa atualização e análise mais detalhada, há um risco de que as medidas propostas não sejam completamente eficazes ou pertinentes ao contexto atual. Além disso, o Inema deve ter mais cuidado na elaboração de suas respostas, avaliando o histórico das discussões, a fim de não repetir respostas genéricas e descontextualizadas. É essencial que o Inema exija essa atualização para assegurar que o licenciamento ambiental reflita as condições e necessidades contemporâneas da área de influência do empreendimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 385/2018 – CEAT)
50 - Ademais, considerando a importância das bicicletas e outros ciclos para a mobilidade urbana, seja para lazer, esporte ou principal meio de transporte, bem como para o enfrentamento das mudanças do clima, inclusive mediante as estratégias do município de Salvador/ Bahia neste sentido, a Ponte Salvador/ Itaparica deve conter ciclovias integradas aos municípios impactados pelo empreendimento
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR À NOTA TÉCNICA Nº 18/2021
A inclusão no projeto de uma faixa para o tráfego de bicicletas é um tema que vem sendo discutido desde a fase do projeto de referência. O Consórcio Enescil/Cowi/Maia Melo, elaborou em 2014 o Relatório Técnico intitulado “Ponte Ilha de Itaparica - Salvador Considerações Sobre o Tráfego de Pedestres e Ciclistas” (documento em anexo).O mesmo apresenta diversos argumentos (geometria, condições do vento, segurança, etc.) que contribuem para a recomendação que não sejam incluídos passeio de pedestres e ciclovia aliado ao aumento do custo do projeto versus a incerteza para demanda, gerando dúvidas quanto à viabilidade de inserção dessas estruturas. Quando analisamos o percurso sobre a Ponte Salvador Itaparica, percebemos que a menor viagem possível entre a região da avenida Jiquitaia na cidade Baixa e a região da Gameleira no município de Vera Cruz, teria cerca de 13,5 quilômetros. Não fosse esse um fator suficientemente impeditivo para a maioria dos potenciais usuários do modal cicloviário, lembramos ainda que os mesmos estariam sujeitos à intemperismos característicos dessa travessia como, fortes ventos recorrentes devido à altura da ponte que chega a 85 metros sobre a lamina d’água no vão central, as chuvas frequentes em períodos no ano em nossa região, ao clima quente e extremamente ensolarado que também dificulta a atividade física a céu aberto durante a maior parte do ano, a necessidade de vencer em qualquer dos dois sentidos da viagem, rampas ascendentes com cerca de 2,5 a 3,6 quilômetros de extensão, bem como as rampas de acesso, que embora de extensão menor, terão inclinação entre 5% e 7,5% na chegada e saída de Salvador na Cidade Baixa Analisamos também dados disponíveis em duas pesquisas de referência, com informações recentes e realizadas no Rio de Janeiro e em Londres. A primeira delas: “Analysis of Cycling Potential” Publicada pela prefeitura de Londres/Reino Unido em 2017, identificou o potencial de viagens de bicicleta nesta cidade, baseado em uma série de fatores, dentre os quais, o principal para a nossa análise de real interesse dos potenciais usuários; a distância percorrida (documento em anexo). A conclusão, é que o grande potencial para a realização de viagens urbanas em bicicletas se dá para as viagens menores que 3 km, e com um praticamente irrelevante potencial para viagens com distancias maiores que 9 km. A segunda foi o estudo intitulado “IMPACTO SOCIAL DO USO DA BICICLETA NO RIO DE JANEIRO” conduzida em 2018 pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap), com patrocínio do Banco Itaú Unibanco, e que trouxe algumas análises comparativas, com outro estudo análogo realizado na cidade de São Paulo no ano anterior. Nessa pesquisa, que compara populações sócio culturalmente mais próximas da nossa, destacamos dois itens relevantes para a nossa análise: “3.2 Perfil de viagens (documento em anexo). Os cariocas realizam, em média, 2,2 viagens por dia, percorrendo uma distância média de 7 km em viagens que duram em torno de 36minutos – em São Paulo, a distância média das Viagens e de 7,4 km, com duração de 41 minutos. O tempo médio em São Paulo provavelmente e maior pelo fato de as viagens de ônibus na capital paulista terem duração muito maior (62 minutos, contra 45 minutos no Rio) com incidência semelhante de viagens (38% contra 37% no Rio).” “3.2.1. Tipos de viagem (documento em anexo), assim como foi feito no estudo sobre a capital paulista, aplicamos o conceito de viagens pedaláveis aos deslocamentos coletados na cidade do Rio de Janeiro. Usando como referência a tipologia criada por Amigo (2018) a partir de estudos da Transport for London (2016), adaptamos uma classificação dividida em três grupos: facilmente pedaláveis, pedaláveis e não pedaláveis: 1. Viagens facilmente pedaláveis: de até 5km, realizados entre 6 h e 20 h, por pessoas com até 50 anos; 2. Viagens pedaláveis: de até 8 km, realizados” entre 6 h e 20 h, por pessoas com até 50 anos; 3. Viagens não pedaláveis: trechos que não se adequam a nenhuma das classificações anteriores.” Aqui a conclusão é que viagens pedaláveis, segundo os parâmetros utilizados no estudo, seriam as viagens de até 8 km, o que corrobora com indicativo do estudo anterior da prefeitura Londrina. Somado aos estudos técnicos supracitados analisamos também os custos de implantação da ciclovia na Ponte Salvador Itaparica, como pode ser observado no quadro abaixo: Levando em consideração que para possibilitar o tráfego de ciclistas seria necessária uma largura

adicional de 3,4m no tabuleiro, o resultado seria um custo adicional de aproximadamente R$ 800 milhões de reais para implantação da ciclovia na Ponte Salvador Itaparica.
Ressalta-se que soluções como a utilização do canteiro central para tráfego de ciclistas ou o acostamento são inviáveis pelos motivos que seguem: No canteiro central, será implantado um sistema móvel de New Jersey que proporciona o compartilhamento das faixas em função do horário de pico de demanda e acidentes em um dos sentidos.
O acostamento será utilizado no longo da concessão dos 30 anos como faixa de aceleração devido ao estimado aumento na demanda de veículos ao longo dos anos.
Diante do exposto e levando em consideração fatores de segurança, conforto para o usuário, adequabilidade do modal ao percurso em questão e principalmente o fator custo versus incerteza de demanda, os projetistas recomendaram que a melhor solução é a não inclusão da ciclovia na Ponte Salvador Itaparica.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve avaliar uma adequação para a circulação de bicicletas, com a criação de uma rede cicloviária destinada ao modo de transporte ativo e outros modos menos intensivos em carbono.
A inviabilidade de implantação deve ser comprovada com estudo técnico de demanda local antes da obra em Salvador e em Itaparica, além de considerar uma possível demanda reprimida, em um cenário futuro de uma rede cicloviária ampla e conectada aos centros comerciais das duas cidades (polos geradores de viagem e vinculação com linhas de desejo) e demais critérios técnicos a serem considerados, tais como:

- Atratividade do percurso, a bicicleta pode ser um modo complementar a outros modos de transporte público.
- Solução técnica viária em trechos críticos de congestionamentos de veículos na Ponte, ou no seu entorno imediato, a bicicleta ocupa proporcionalmente menor espaço de circulação em relação ao veículo individual, podendo gerar desperdício de recursos públicos, quando não existe o incentivo ao deslocamento de bicicletas e ao transporte público.
- Amenidades causadas pela inovação da estrutura construída, questões ambientais ligadas ao projeto que atua para mitigar suas emissões de GEE.
- Outras questões sociais, o uso da bicicleta reduz os custos familiares associados ao transporte.

Vale destacar que a utilização de bicicletas elétrica e outros veículos elétricos poderão, em tese, atenuar a questão da distância e das rampas ascendentes, bem como, salvo melhor juízo, o empreendimento poderá adotar soluções tecnológicas para mitigar e controlar os riscos aventados para a segurança dos usuários potenciais, viabilizando assim uma rede cicloviária.
Se ficar comprovada a inviabilidade de implantação, deve-se exigir a adoção de alternativa tecnológica à implantação de ciclovia, a fim de permitir o transporte de bicicletas e de demais veículos menos intensivos em carbono na Ponte Salvador/ Itaparica.

SITUAÇÃO QUANTO AO ATENDIMENTO DAS CONSTATAÇÕES DA CEAT EM RELAÇÃO ÀS CONDICIONANTES DA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORT. INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022)

NÃO ATENDIDO. A discussão sobre a inclusão de uma faixa para o tráfego de bicicletas na Ponte Salvador Itaparica pode ser enriquecida com a consideração da proposta de criação de uma rede cicloviária. Para embasar a inviabilidade da implantação da ciclovia, seria crucial realizar um estudo técnico de demanda local antes da obra, em Salvador e em Itaparica, levando em conta uma possível demanda reprimida em um cenário futuro de uma rede cicloviária ampla e conectada aos centros comerciais das duas cidades.
Aspectos como a atratividade do percurso para a bicicleta como um modo complementar ao transporte público, soluções técnicas viárias em trechos críticos de congestionamentos, amenidades resultantes da inovação da estrutura construída e considerações ambientais associadas ao projeto devem ser criteriosamente avaliados. Além disso, a possibilidade de utilizar bicicletas elétricas e outros veículos elétricos como alternativa para atenuar desafios como distância e rampas ascendentes merece um exame mais aprofundado.
No caso de se comprovar a inviabilidade da implantação da ciclovia, seria apropriado exigir a adoção de alternativas tecnológicas que permitam o transporte de bicicletas e de outros veículos menos intensivos em carbono na Ponte Salvador/Itaparica, garantindo a viabilidade de uma solução sustentável e integrada ao contexto local.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

“O projeto de referência da Ponte Salvador-Itaparica licitado pelo Governo do Estado em 2019 não contemplou a implantação de uma ciclovia na Ponte, pois o estudo contratado pelo Governo da Bahia não

recomendou o trânsito de bicicletas neste equipamento. Foram identificados vários fatores que podem colocar em risco a segurança dos ciclistas, entre eles: as rampas ascendentes da Ponte com cerca de 2.5 a 3.6 km, bem como as rampas de acesso, que embora de extensão menor, terão inclinação entre 5 e 7.5% na chegada e saída de Salvador; os fortes ventos recorrentes devido à altura da ponte que chega a 85 metros sobre a lâmina d'água no vão central; as chuvas frequentes em determinados períodos do ano; e o clima quente e extremamente ensolarado que também dificulta a atividade física a céu aberto. Na simulação feita pelo estudo, um ciclista demoraria, em média, 54 minutos para fazer a travessia da ponte, considerando uma velocidade média de 15 km/h. Nem todos os usuários de bicicleta possuem resistência física para pedalar sem descanso por quase uma hora, tendo que subir rampas com alto nível de inclinação e submetidos a rajadas de vento com velocidade 21% maior que no nível do mar.

Foram ainda analisados dados de uma pesquisa de transporte feita em Londres que classificou os tipos de viagens de bicicleta conforme a distância. De acordo com o relatório, nas viagens diárias de até 5 km os trechos são considerados facilmente pedaláveis; os trechos de até 8 km percorridos diariamente são classificados como pedaláveis; e aqueles acima de 8 km são trechos não pedaláveis para deslocamentos diários." (ID MP 19249208 - Pág. 1).

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A resposta do Inema, ao justificar a não inclusão de uma ciclovia na Ponte Salvador-Itaparica com base em fatores como inclinação, condições climáticas e distância, aborda preocupações válidas de segurança e viabilidade. No entanto, a análise parece não considerar plenamente a importância das bicicletas e de demais veículos (patinete elétrico, bicicleta elétrica etc.) para a mobilidade urbana e a mitigação das mudanças climáticas, conforme destacado pela Ceat. A justificativa técnica fornecida poderia ser enriquecida por um estudo mais abrangente que explore soluções para mitigar os desafios identificados, como a criação de áreas de descanso, barreiras contra o vento, ou alternativas de transporte para bicicletas. Além disso, seria prudente avaliar experiências de pontes similares globalmente para identificar soluções inovadoras que permitam a integração segura de ciclovias. A realização de um estudo técnico de demanda local, considerando uma possível demanda reprimida e a conectividade futura com redes cicloviárias, é essencial para uma decisão informada. Se a inviabilidade for comprovada, o Inema deve exigir alternativas tecnológicas que permitam o transporte de bicicletas e veículos menos intensivos em carbono, promovendo uma solução sustentável e integrada ao contexto local.

3.5. Resultados da Avaliação: Urbanismo

Destacam-se diversos questionamentos não aprofundados ou não esclarecidos ao longo do Processo de Licenciamento Ambiental do empreendimento em tela, no âmbito urbanístico, que suscitados a partir dos estudos apresentados desde início dos estudos.

Como ocorrerá a avaliação de demanda por infraestrutura básica e qual é o resultado desta ampliação da infraestrutura básica local dos municípios da área de influência da obra?

1. **O mesmo se faz necessário saber quanto a melhoria do sistema de transporte público e integração dos modais de transporte coletivo de massa?**
2. **Quais são as metas a serem alcançadas da área de influência da obra visando as condições de desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade?**
3. **Como ocorrerá e quais os resultados esperados do aumento ou da diminuição da dependência de outras cidades, principalmente a relação com Salvador, para acessar bens, equipamentos e serviços de média complexidade?**
4. **Quais os índices e resultados a serem monitorados com relação aos impactos na educação, habitação, lazer, cultura e turismo da área de influência da obra?**
5. **Como ocorrerá a alternativa habitacional e a regulação pelos municípios para que não representem fator de ameaça às tradicionais qualidades ambientais e culturais da ilha, nem de expulsão da população local?**

A avaliação e o monitoramento do aumento da demanda por equipamentos públicos, serviços e infraestrutura (água, saneamento, resíduos sólidos, drenagem urbana, energia elétrica e sistema de transporte público) são essenciais para garantir a eficiência e a qualidade dos serviços prestados, além de promover melhorias contínuas nos diversos setores.

Considera-se uma irregularidade significativa nos estudos apresentados até o momento, pois os processos deveriam envolver a definição de indicadores técnicos, operacionais e financeiros, que devem ser seguidos pelos prestadores de serviços, além de indicadores de impacto sobre a qualidade de vida, saúde e recursos naturais. Esses indicadores são fundamentais para medir os impactos ambientais e a eficácia das políticas públicas. No entanto, ainda não foram apresentados:

- Procedimentos para o monitoramento e a avaliação dos objetivos e metas estabelecidos nos diversos planos: **Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS); Planos de Mobilidade e Planos de Saneamento Básico das Prefeitura de Salvador, Itaparica e Vera Cruz.** Não basta a simples apresentação destes Planos, estes também devem contemplar:
    - Indicadores técnicos, operacionais e financeiros de prestação dos serviços de habitação, mobilidade, saneamento, como por exemplo, um possível aumento da informalidade destes;
    - Indicadores de impactos na qualidade de vida dos diversos modos, da saúde da população afetada com a obra e nos recursos naturais, como exemplo, pode-se citar: indicadores sanitários, epidemiológicos, ambientais e socioeconômicos, bem como indicadores de acesso e qualidade dos serviços públicos, correlacionados com outras políticas de desenvolvimento urbano;
    - Definição dos indicadores de prestação de serviços públicos de saneamento e transportes a serem utilizados;
    - Determinação de metas para os indicadores, padrões e níveis de qualidade e eficiência a serem seguidos pelos prestadores de serviços.

A implementação eficaz desses elementos assegura não apenas o cumprimento das metas estabelecidas, mas também a adaptação contínua dos planos às necessidades da população e ao desenvolvimento urbano sustentável.

Com relação a apresentação das questões urbanas localizadas na Área de Influência Direta – AID, abordada no EIA, tendo em vista o forte impacto de implantação do empreendimento deveria ter sido apresentado o estudo pelo Instituto Jaime Lerner (2021) contendo uma série de propostas com a finalidade de consolidar o papel estruturante do eixo de desenvolvimento regional do Sistema Rodoviário Salvador Ilha de Itaparica, com projetos que envolvam o fortalecimento das estruturas sociais, ambientais e representativas da governança na região onde se insere o empreendimento. Destaca-se que o estudo não foi apresentado, nem tão pouco o acompanhamento do órgão ambiental em relação à sua elaboração.

1. **Os estudos mencionados pelo órgão em 2021 “estudos do Instituto Jaime Lerner” estão em qual fase? Quando serão divulgados? Existem mecanismos previstos para divulgação?**
2. **Com relação ao monitoramento da Feira de São Joaquim “os estudos mencionados pelo Instituto Jaime Lerner” abarcam “ações planejadas para proteger o patrimônio cultural da Feira”?**
3. **Existe um novo EIV do Projeto? Principalmente, com relação a menção de que estava em fase de coleta de campo em 2021?**

O Estado e a concessionária são responsáveis pela execução de programas de gestão ambiental e adequação paisagística-urbanística, e pelo cumprimento dos condicionantes do contrato de concessão. Esses tópicos destacam a complexidade e o caráter multidisciplinar do projeto, com foco no desenvolvimento integrado, preservação cultural, e responsabilidade ambiental.

3.5.1. Alteração a paisagem

Uma das formas de avaliar o impacto visual e a alteração da paisagem é verificar se o empreendimento atende aos padrões urbanísticos e arquitetônicos exigidos para a região onde está implantado. Não foi identificada nos autos uma "Avaliação de Impacto Paisagístico e Visual" que contemple análise dos impactos positivos ou negativos da Ponte em relação aos impactos a paisagem na “Borda da Baía de Todos os Santos” (BBTS).

O padrão atual do frontispício da Cidade de Salvador, na paisagem da BBTS, segue parâmetros urbanísticos aplicados a empreendimentos na área continental da cidade. No entanto, essa região está sujeita a restrições de gabarito e uso do solo que não foram demonstradas graficamente, tanto em comparação com o previsto pela Lei Municipal nº 9.148/2016 (Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo – LOUOS de Salvador), quanto em relação à legislação aplicável à época dos referidos estudos contratados, especificamente a restrição de gabarito prevista pela Lei Municipal (Salvador-Ba) nº 7.400/2008 – PDDU de Salvador 2008.

O principal argumento é que não há previsão no ambiente natural para a inserção de uma estrutura metálica de ponte offshore, o que reforça a necessidade de uma análise mais

detalhada dos possíveis efeitos visuais e paisagísticos dessa intervenção. Adiciona-se ao referido ponto, a ausência do projeto executivo nos autos e as constantes alterações divulgadas a respeito do projeto, constando análise dos impactos paisagísticos e visuais dessas modificações.

É necessário destacar que o Parecer Técnico Nº 292/2019 - CEAT/Meio Ambiente e Engenharia, referente ao EIA/RIMA (2016) do projeto "Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica", foi elaborado em resposta aos questionamentos iniciais. O estudo contratado pelo órgão licenciador em 2016 fez a seguinte declaração:

> O **Volume 3_ Avaliação dos impactos ambientais** do referido estudo, informa que não são esperados impactos negativos quando da implantação do empreendimento em relação ao patrimônio histórico, arquitetônico e **paisagístico**, além do patrimônio material e imaterial (grifo nosso).

Observa-se que as possíveis modificações no traçado da ponte, bem como alterações no gabarito de altura, foram consideradas como "não implicando diretamente e/ou não agravando os impactos ambientais", conforme consta na resposta da Nota Técnica 018/2021 DIRRE/COINE (Inema), de setembro de 2021, a seguir:

> **A alteração no gabarito de altura não tem implicações diretas e/ou agravamento nos impactos ambientais gerados na construção da ponte.** Nesse sentido, o artigo 116 do Decreto Estadual 14.024/2012 estabelece que, para os empreendimentos já licenciados, as modificações e/ou ampliações capazes de causar agravamento dos impactos ambientais serão licenciados de acordo como Anexo IV considerando os impactos ambientais produzidos pela adicionalidade e/ou modificação proposta. (ID MP 3564170 - Pág. 8) (grifo nosso).

3.5.1.1. Os requerimentos ao IPHAN não mencionam a alteração da paisagem como uma necessidade de avaliação do órgão.

Os requerimentos encaminhados ao IPHAN não mencionam a alteração da paisagem como uma necessidade para anuência do órgão. De acordo com a Nota Técnica do Inema - 2024 COINE/DIRRE, emitida em 24 de fevereiro de 2024, foi protocolado um documento no dia 23 de fevereiro de 2016, o que sugere que houve, à época, uma tentativa de formalização do processo de regularização, embora sem a devida consideração dos impactos visuais e paisagísticos:

> Em 23/02/2016 – IPHAN Ofício 0079/16-IPHAN/BA, Informação Técnica Nº 05/2016 ETEC RCT– IPHAN e Nota Técnica 01/2009-IPHAN/BA, **solicitando estudos em relação aos sítios e monumentos arqueológicos, históricos e**

> **culturais das comunidades, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos (grifo nosso)**;

Além disso, conforme a mesma nota do Inema, uma solicitação foi encaminhada ao IPHAN em outra ocasião. Nessa solicitação, é possível observar que não há qualquer consideração sobre os impactos visuais e paisagísticos.

> Em 29/09/2022 – protocolado no IPHAN pela concessionária no âmbito do processo 01502.000264/2014-89 **Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Material, em 30/09/2022 –** protocolado **Relatório de Arqueologia Subaquática e em 03/10/2022** protocolado **Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Imaterial Arqueologia Terrestre aguardando liberação fundiária para continuidade em Itaparica (grifo nosso).**

Quanto aos impactos visuais e paisagísticos, conforme consta nos autos, não foi encontrada nenhuma ação específica e/ou solicitação junto ao IPHAN e ao IPAC que aborde os impactos visuais e paisagísticos da ponte BBTS.

Conclui-se que **os estudos solicitados são "em relação aos sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais das comunidades, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais, a potencial utilização futura desses recursos" (2016) bem como "Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Material, Relatório de Arqueologia Subaquática e Relatório de Avaliação de Impacto do Patrimônio Imaterial Arqueologia Terrestre" (2022).**

3.5.2. Quadro dos pareceres Ceat relacionado as "questões urbanas"

Conforme os documentos analisados nos autos, o quadro a seguir apresenta as linhas e informações já expostas em pareceres anteriores, com o objetivo de manter e preservar o histórico, garantindo um entendimento mais abrangente da análise realizada pela Ceat sobre as "questões urbanas" relacionadas ao empreendimento em curso.

Atenção especial deve ser dada às linhas intituladas: "Resposta do Inema em 24/05/2024 ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB" e "Análise da resposta do Inema em 24/05/2024 ao Ofício 406/2024 - 5ª PJMAURB".

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT)
51 - Aprimoramentos nos impactos ambientais, após avaliação de efetividade da área de abrangência, "Cabeceira da Ponte em Salvador"(Comércio até Calçada), considerada para efeito dos estudos realizados pela consultoria, especificamente do EIV, gerando incertezas referentes aos aspectos para determinação da magnitude e importância dos potenciais impactos, principalmente na fase de operação do empreendimento, considerados pelo estudo nos bairros da "cidade baixa" em Salvador, a saber: dinâmica populacional, uso do solo do entorno, desenvolvimento econômico, infraestrutura viária e circulação, sistema de transporte e paisagem.
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)
Resposta: "Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP • Apresentar detalhamento do EVI contemplando delimitação precisa da área estudada na Cidade Baixa – Salvador, ampliando a área de abrangência além da cabeceira da ponte, incluindo a Feira de São Joaquim e demonstrar a metodologia adotada para definição desses limites."
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
O órgão ambiental ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, deve notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados na delimitação da Cidade Baixa para além, apenas, da área da "cabeceira da Ponte". Em uma lista não exaustiva, conter os destaques anteriores, dos impactos de maior relevância nas áreas de dinâmica populacional, uso do solo do entorno, desenvolvimento econômico, infraestrutura viária e circulação, sistema de transporte e paisagem, em cada fase do empreendimento, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.
ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT
Não foi encontrado o detalhamento apontado "RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)". Considerando o estágio atual do processo de licenciamento ambiental, é relevante destacar que as observações anteriormente mencionadas continuam sendo pertinentes nesta fase, principalmente a ausência de relação entre indicares e ações mitigadoras dos impactos urbanos.
RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA
Com relação a apresentação das questões urbanas localizadas na Área de Influência Direta - AID, tendo em vista o forte impacto de implantação do empreendimento a resposta é a elaboração de estudo pelo Instituto Jaime Lerner contendo uma série de propostas com a finalidade de consolidar o papel estruturante do eixo de desenvolvimento regional do Sistema Rodoviário Salvador Ilha de Itaparica, com projetos que envolvam o fortalecimento das estruturas sociais, ambientais e representativas da governança na região onde se insere o empreendimento. "Dentre os principais compromissos do empreendedor destaca-se a melhoria da qualidade de vida das populações impactadas pelo novo sistema. Nessa perspectiva os estudos envolvem definições que devem considerar as demandas da população local, os instrumentos legais como suporte às alternativas propostas, as possíveis parcerias, as alternativas de recursos, a representatividade dos segmentos sociais envolvidos e a gestão e acompanhamento dos projetos que devem ser desenvolvidos em conjunto com esses segmentos. Nos estudos ambientais foram identificados impactos relacionados à implantação

do projeto onde, cita-se como exemplo, a Ilha de Itaparica aparece com maior fragilidade, pois grande parte da população vive da pesca artesanal, extrativismo, mariscagem, agricultura familiar, artesanato, culturas de subsistência, comércio informal e apoio ao turismo, devendo ser um dos objetos de avaliação para a concepção de um projeto de comercialização de produtos locais. Dessa forma, considerando a necessidade de consolidação dos estudos e as atividades que antecedem a apresentação do "projeto de criação de espaço para comercialização de itens produzidos pela comunidade", sugere-se o acompanhamento do órgão ambiental em todas as fases previstas para a definição, elaboração e implantação dos projetos que deverão consolidar o papel de indutor do desenvolvimento do Sistema Rodoviário Salvador Ilha de Itaparica, que se encontram em andamento."

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O assunto será objeto de Notificação e será solicitada atualização do EIV, considerando as observações do Ministério Público no decorrer do processo de LI (ID MP 19249208 - Pág. 2)

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

A resposta do órgão indica que os critérios para a determinação da magnitude e relevância dos impactos, tanto na fase de implantação quanto na de operação do empreendimento, ainda não foram suficientemente aprofundados. Persistem as irregularidades apontadas pela Ceat sobre o EIV (2016), derivado do EIA/RIMA (2016), que apontou a falta de detalhamento, de análises e de justificativas técnicas na definição da "área da cabeceira da ponte", especialmente no que se refere à avaliação dos potenciais impactos na delimitação da Cidade Baixa, em Salvador. Isso demonstra que esse aspecto ainda necessita de esclarecimentos. O órgão também mencionou que as observações do Ministério Público serão abordadas durante o processo de LI (ID MP 19249208 - Pág. 2).

Não basta apenas notificar no processo de Renovação da Licença Prévia (RLP); é necessário exigir o detalhamento da avaliação dos impactos potenciais, considerando a delimitação da Cidade Baixa e não se restringindo apenas à área da "cabeceira da ponte".

Em um rol não exaustivo seguem alguns quesitos não esclarecidos sobre o tema:

1.Como ocorrerá a avaliação de demanda por infraestrutura básica e qual é o resultado desta ampliação da infraestrutura básica local dos municípios da área de influência da obra?

2.O mesmo se faz necessário saber quanto a melhoria do sistema de transporte público e integração dos modais de transporte coletivo de massa?

3.Quais são as metas a serem alcançadas da área de influência da obra visando as condições de desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade?

4.Como ocorrerá e quais os resultados esperados do aumento ou da diminuição da dependência de outras cidades, principalmente a relação com Salvador, para acessar bens, equipamentos e serviços de média complexidade?

5.Quais os índices e resultados a serem monitorados com relação aos impactos na educação, habitação, lazer, cultura e turismo da área de influência da obra?

6.Como ocorrerá a alternativa habitacional e a regulação pelos municípios para que não representem fator de ameaça às tradicionais qualidades ambientais e culturais da ilha, nem de expulsão da população local?

7.Os estudos mencionados pelo órgão em 2021 "estudos do Instituto Jaime Lerner" estão em qual fase? Quando serão divulgados? Existem mecanismos previstos para divulgação?

8.Com relação ao monitoramento da Feira de São Joaquim "os estudo mencionados pelo Instituto Jaime Lerner" abarcam "ações planejadas para proteger o patrimônio cultural da Feira"?

9.Existe um novo EIV do Projeto? Principalmente, com relação a menção de que estava em fase de coleta de campo em 2021.

Em uma lista não exaustiva, conter os destaques anteriores, dos impactos de maior relevância nas áreas de dinâmica populacional, uso do solo do entorno, desenvolvimento econômico, infraestrutura viária e circulação, sistema de transporte e paisagem, em cada fase do empreendimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT

52. O estudo de impacto de vizinhança não apresenta medidas mitigadoras para os impactos por ele identificados, para as fases de projeto, execução e operação do empreendimento, sendo descritas apenas diretrizes para mitigação dos problemas apresentados;

53. Aprofundar estudos a respeito da Dinâmica Populacional de uma poligonal maior do que a "cabeceira da ponte". O EIV considera uma porção da "Cidade Baixa" em Salvador, apenas com características portuárias, sem uma clareza metodológica para tal escolha, o que reservou ao referido estudo uma determinação da magnitude e importância dos potenciais impactos ambientais gerados com relação aos problemas sociais, econômicos e ambientais da região. Segundo o EIV, "o número de moradias no entorno imediato da ponte é pouco significativo. No entanto, o alojamento do canteiro de obra proposto deverá trazer, conforme previsto pelo estudo, aproximadamente 2.700 funcionários para este local".

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)

- Estão sendo elaborados Estudos de Monitoramento de Tráfego, com modelagem e projeções futuras de tráfego em Itaparica, Vera Cruz e Salvador. Também está em fase de detalhamento o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, sendo que atualmente a equipe está em fase de execução de campo.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, deve notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados na delimitação da Cidade Baixa para além, apenas, da área da "cabeceira da Ponte".

Em uma lista não exaustiva, conter os destaques anteriores, dos impactos de maior relevância nas áreas de dinâmica populacional, uso do solo do entorno, desenvolvimento econômico, infraestrutura viária e circulação, sistema de transporte e paisagem, em cada fase do empreendimento, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

Não foi encontrado o detalhamento apontado "RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA Nº 18/2021)".
Considerando o estágio atual do processo de licenciamento ambiental, é relevante destacar que as observações anteriormente mencionadas continuam sendo pertinentes nesta fase. Esses aspectos carecem de maiores detalhamentos, como plano de ações a serem executados com delimitação temporal, bem como projeto de "reurbanização da área". Dessa forma, esses aspectos levantados pelo EIV em 2015 não se tornaram itens específicos na Licença Prévia. Assim, extrai-se do Parecer da Licença de Alteração (LA) em texto, não pontuado em item da licença:

"Também foram considerados, no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança da Cabeceira da Ponte em Salvador e Itaparica, os seguintes impactos, os quais foram avaliados sob os seguintes aspectos:
• Sobre a Dinâmica Populacional - Aumento populacional localizado (canteiro de obras);

• Uso do Solo no Entorno - Modificações nos usos existentes em função do crescimento das demandas; Alterações nos sistemas de circulação; Ocupação urbana próxima ao novo sistema rodoviário (vias expressas com elevado volume de tráfego pesado); • Desenvolvimento Econômico - Alterações nas atividades econômicas do entorno; • Infraestrutura Viária e Circulação - Agravamento dos problemas de saturação de tráfego (congestionamentos); Impacto do tráfego de passagem no sistema viário da Ilha, em especial com a indução da ocupação causada pela ponte; • Demanda por Equipamentos Urbanos, Serviços e Infraestrutura (exceto transporte) - Aumento da demanda por água, energia e saneamento; • Paisagem - Impactos paisagísticos decorrentes das obras (movimentação de terras e utilização de maquinário pesado). Vale salientar, que todos os impactos identificados e avaliados preteritamente devem ser aplicados para a atual configuração dos canteiros. Em relação aos Planos e programas ambientais, segundo empreendimento, cada canteiro de obra será objeto da execução de um conjunto de ações de controle ambiental, monitoramento, gerenciamento e contingência, na forma de planos e programas ambientais, considerando o atendimento a todo arcabouço pertinente da legislação ambiental em vigor.”
RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA
Com relação a apresentação das questões urbanas localizadas na Área de Influência Direta - AID, tendo em vista o forte impacto de implantação do empreendimento a resposta é a elaboração de estudo pelo Instituto Jaime Lerner contendo uma série de propostas com a finalidade de consolidar o papel estruturante do eixo de desenvolvimento regional do Sistema Rodoviário Salvador Ilha de Itaparica, com projetos que envolvam o fortalecimento das estruturas sociais, ambientais e representativas da governança na região onde se insere o empreendimento. “Dentre os principais compromissos do empreendedor destaca-se a melhoria da qualidade de vida das populações impactadas pelo novo sistema. Nessa perspectiva os estudos envolvem definições que devem considerar as demandas da população local, os instrumentos legais como suporte às alternativas propostas, as possíveis parcerias, as alternativas de recursos, a representatividade dos segmentos sociais envolvidos e a gestão e acompanhamento dos projetos que devem ser desenvolvidos em conjunto com esses segmentos. Nos estudos ambientais foram identificados impactos relacionados à implantação do projeto onde, cita-se como exemplo, a Ilha de Itaparica aparece com maior fragilidade, pois grande parte da população vive da pesca artesanal, extrativismo, mariscagem, agricultura familiar, artesanato, culturas de subsistência, comércio informal e apoio ao turismo, devendo ser um dos objetos de avaliação para a concepção de um projeto de comercialização de produtos locais. Dessa forma, considerando a necessidade de consolidação dos estudos e as atividades que antecedem a apresentação do “projeto de criação de espaço para comercialização de itens produzidos pela comunidade”, sugere-se o acompanhamento do órgão ambiental em todas as fases previstas para a definição, elaboração e implantação dos projetos que deverão consolidar o papel de indutor do desenvolvimento do Sistema Rodoviário Salvador Ilha de Itaparica, que se encontram em andamento.”
RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
O assunto será objeto de Notificação e será solicitada atualização do EIV, considerando as observações do Ministério Público no decorrer do processo de LI (ID MP 19249208 - Pág. 2).
ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB
Idem ao quadro anterior (análise das constatações 52 e 53).

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT
54 - A respeito do uso do solo urbano, o EIV aponta "modificações nos usos existentes", em três aspectos, a saber: impacto no galpão de venda de artigos religiosos da Feira de São Joaquim e nas quadras lindeiras onde se encontram o comércio de automóveis; atração de atividades informais, como serviço de alimentação, hospedagem, oficinas, e ainda outros associados à segurança e à vulnerabilidade social, como tráfico e prostituição, e; necessidade de desapropriação para execução das obras e para construção da ponte. **55 - Os estudos apresentados não apresentam garantias de que o calendário de manifestações culturais da Feira de São Joaquim será mantido durante e após a implantação da ponte;** **56 - Entende-se a necessidade que seja feita a avaliação sobre risco da segurança no local durante a fase de execução da ponte e eventual "necessidade de relocação temporária de parte da Feira de São Joaquim, conforme diretriz para medida mitigadora, apontada no EIV, a fim de evitar danos à Feira de São Joaquim.** **57 - O estudo aponta a respeito do aumento do volume de tráfego, na fase de operação, nas duas principais vias da região (Av. Jequitaia e Av. Eng. Oscar Pontes). Tal aspecto só é abordado como dificuldade de acesso aos comércios locais. Dessa forma, caberia um incremento nas informações a respeito da acessibilidade a ser mitigada, como por exemplo: relação direta do passeio público com pedestre, evitando pontos cegos, muros, gradis e barreiras físicas que dificultem a relação do pedestre com o contexto da infraestrutura a ser implantada. Na prática, locais com acessibilidade comprometida aumentam o uso do transporte individual privado, aspecto não abordado neste ponto.**
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)
Estão sendo elaborados Estudos de Monitoramento de Tráfego, com modelagem e projeções futuras de tráfego em Itaparica, Vera Cruz e Salvador. Também está em fase de detalhamento Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, sendo que atualmente a equipe está em fase de execução de campo. O Plano de Desapropriação e Reassentamento também está em elaboração, aliado ao fato da FSJ estar passando por um processo de revitalização. Programas solicitados para apresentação no processo de LI 5.2 Programa de Desapropriação e Reassentamento; 5.6 Programa de Compensação Socioambiental;
CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)
Apesar da resposta da nota não detalha/informa questões referentes aos Programas: item "5.2 Programa de Desapropriação e Reassentamento"; bem como o item "5.6 Programa de Compensação Socioambiental". Entende-se que as questões sociais anteriormente diagnosticadas nos Estudos Ambientais (2015) e refletidas no Parecer Técnico da CEAT n° 292/2019 continuam tendo relevância, a saber: impacto no galpão de venda de artigos religiosos da Feira de São Joaquim e nas quadras lindeiras onde se encontram o comércio de automóveis; atração de atividades informais, como serviço de alimentação, hospedagem, oficinas, e ainda outros associados à segurança e à vulnerabilidade social, como tráfico e prostituição, e; necessidade de desapropriação para execução das obras e para construção da ponte. Espera-se, que os referidos Programas para apresentação no processo de LI abordem a temática entre a análise dos impactos e as medidas de mitigação propostas. Deste modo, o órgão ambiental deve proceder com a ação sugerida em sua resposta a respeito dos Programas solicitados para apresentação no processo de LI.

5.2 Programa de Desapropriação e Reassentamento;

5.6 Programa de Compensação Socioambiental.

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

ASPECTO 1: ITEM XXX da Condicionante da Licença.

"apresentar Plano de Controle Ambiental- PCA e inserir o detalhamento das medidas mitigadoras sobre o incômodo à população e atividades econômicas lindeiras às obras, enfatizando o conjunto de medidas preventivas e corretivas; levantamento e monitoramento de eventuais alterações no estado das edificações e demais equipamentos urbanos lindeiros à obra; levantamento prévio da condição dos imóveis situados na área diretamente afetada pelo empreendimento, principalmente aqueles junto às rotas de caminhões de transporte de materiais das obras";

ASPECTO 2 : ITEM XL da Condicionante da Licença.

"apresentar quando do requerimento da Licença de Instalação – LI os planos e programas previstos no EIA (item 5 – Planos e Programas): **5.2 Programa de Desapropriação e Reassentamento**; 5.3 Programa de Educação Ambiental; (...) **5.6 Programa de Compensação Sócio Ambiental;** (...) 5.12 Programa de Integração e Capacitação de Mão de Obra Local; (...) 5.16 Plano de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos – PGRS; 5.17 Programa de Monitoramento da qualidade da água; (...) 5.20 Programa de salvamento do patrimônio arqueológico; 5.21 Plano de adequação paisagístico-urbanístico; 5.22 Programa de monitoramento de ruído e vibrações; (...) 5.24 Plano de emergência/contingência; 5.25 Plano de apoio à criação de Unidades de Conservação; 5.26 Programa de combate aos serviços marginais; (...) 5.28 Plano de sinalização e controle de tráfego; 5.29 Programa de monitoramento da linha de costa; 5.30 Programa de monitoramento da pesca e programa de compensação para o setor pesqueiro que atua na ADA do empreendimento; 5.31 Programa de monitoramento da atividade pesqueira da AID e AII; 5.32 Programa de monitoramento do tráfego; (...) 5.40 Programa de monitoramento das águas subterrâneas; 5.41 Programa de gerenciamento de resíduos da construção civil; 5.42 Plano de monitoramento dos portos utilizados pelo setor pesqueiro que atua na ADA; 5.43 Programa de apoio técnico para Planos Municipais de Gerenciamento de Resíduos Sólidos; 5.44 Programa de valorização e preservação da cultura local; 5.45 Programa de prevenção à exploração sexual; 5.46 Programa de formação e capacitação de lideranças; 5.47 Programa de monitoramento da saúde pública e controle de DST e doenças endêmicas; 5.48 Programa de incentivo ao empreendedorismo" (grifo nosso);

RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA

RESPOSTA AO ASPECTO 1 (OUTUBRO DE 2023):

"Ainda que a obra seja *itínere* por sua natureza, pode haver incômodo temporário à algumas atividades econômicas lindeiras às obras. Tais incômodo podem ocorrer através do bloqueio parcial do acesso. Para isso, no âmbito do planejamento das atividades, a equipe de projetos e construção deverá avaliar casos a caso as situações onde forem instaladas estruturas que restrinjam os acessos. No âmbito do PAC, o planejamento das atividades construtivas deverá garantir o acesso e circulação tanto de potenciais fornecedores quanto dos consumidores dos estabelecimentos. Caso mostre-se necessários, profissionais da equipe de implantação do Programa de Comunicação Social poderão ser acionados para apoiar nessa interface, com vistas a identificar horários ou locais que as atividades ou estabelecimentos econômicos possam ser mais impactados, visando a identificação de alternativas construtivas.

[...]

Dentro desse contexto, a CONCESSÃO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A (CPSI) apresenta o PBA atualizado no ANEXO V, com ajustes em todos os Planos e Programas que o compõe, com o detalhamento das medidas mitigadoras sobre o incômodo à população e atividades econômicas lindeiras às obras. Aproveitamos a oportunidade para informar que no Projeto

Executivo do empreendimento será apresentado um levantamento prévio da condição dos imóveis situados na área diretamente afetada pelo empreendimento, principalmente aqueles junto às rotas de caminhões de transporte de materiais das obras."

RESPOSTA AO ASPECTO 2 (OUTUBRO DE 2023):

Resposta: O Plano Ambiental da Construção (PAC) possui como objetivo principal estabelecer as diretrizes ambientais a serem adotadas nas atividades construtivas do Sistema Rodoviário Salvador - Itaparica, de modo a apresentar minimamente as medidas de controle ambiental das obras necessárias ao atendimento dos requisitos legais pertinentes e minimizar os impactos decorrentes das obras na ADA. As diretrizes ambientais específicas, relacionadas às obras estão detalhadas nos 14 programas do PAC: Programa de monitoramento e controle de emissão de material particulado, Programa de monitoramento de ruídos e vibrações, Programa de sinalização e controle de tráfego, Programa de gerenciamento de efluentes e resíduos sólidos, Programa de controle da disseminação de vetores de doença, Programa de apoio técnico para Planos Municipais de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, Programa de recuperação de áreas degradadas, Programa de monitoramento geomorfológico, Programa de controle dos processos de sedimentação e/ou erosivos e assoreamento, Programa de estímulo à aplicação de tecnologias limpas e construção sustentável, Programa de condições e meio ambiente do trabalho na indústria da construção – PCMAT, Programa de controle médico e saúde ocupacional – PCMSO, Programa de emergência/contingência e Programa de adequação paisagística-urbanística.

A CONCESSÃO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A (CPSI) informa que após a elaboração e apresentação do Projeto Executivo, os planos e programas que compõe o PBA deverá passar por uma atualização, onde o detalhamento das ações será melhor evidenciado.

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O assunto será objeto de Notificação e será solicitada atualização do EIV, considerando as observações do Ministério Público no decorrer do processo de LI (ID MP 19249208 - Pág. 3)

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

Não foram previstas nem sinalizadas possíveis métricas de monitoramento demonstradas nos referidos estudos, como também as análises quantitativas e qualitativas para nortear as ações do INEMA.

A Feira de São Joaquim aparece como o tópico "Programa de Valorização e Preservação da Cultura Local - Salvador", mas não existe referência a Feira de São Joaquim nos seguintes programas, conforme resposta do INEMA: - Programa de Desapropriação e Reassentamento; e, - Programa de Compensação Socioambiental.

Ainda que o EIV aponte "modificações nos usos existentes", impactando "o galpão de venda de artigos religiosos da Feira de São Joaquim e nas quadras lindeiras onde se encontram o comércio de automóveis; atração de atividades informais, como serviço de alimentação, hospedagem, oficinas, e ainda outros associados à segurança e à vulnerabilidade social, como tráfico e prostituição, e; necessidade de desapropriação para execução das obras e para construção da ponte".

Sugere-se ao órgão ambiental, criar uma notificação no mesmo sentido de sua resposta, ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, ou seja, contratado pela Concessionária, "onde os riscos serão apresentados levando em consideração o cenário atual da área diretamente afetada pelas obras", com relação "da necessidade de relocação temporária de parte da Feira de São Joaquim durante a fase das obras", estendendo essa necessidade para todos os outros comércios locais afetados pela fase das obras, tanto em Salvador e como em Itaparica, no sentido de objetivar: estimulo a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.

Não há nos autos, notificação do órgão ambiental, na análise do processo da Licença, para exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados nas atividades econômicas durante a fase das obras, solicitando:

• Apresentar Cadastro dos atuais empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica a serem diretamente afetados durante o período das obras, contendo sua identificação e localização.

• Apresentar Plano de Ação para mitigar os possíveis impactos gerados com início das obras aos empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica, objetivando estimular a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.

Com essa possível ação, o órgão ambiental, objetivaria a busca pelo "Estímulo ao uso misto do solo", na área afetada com o início das obras.

Uma possível métrica de monitoramento que o referido estudo pode trazer é com relação a porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro endereço na área afetada com o início das obras.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT

58 - A respeito do uso do solo, o EIV, com relação às "alterações ao sistema de circulação", não pontua com relação as condições de transporte coletivo, aumento da capacidade de carregamento, diminuição do período do tempo de espera, e indicação dos pontos de transbordo, tema a ser integrado as outras instâncias de poder, a exemplo dos municípios afetados.

59 - Necessidade de aclaramento a respeito da medida mitigadora do "sistema de transporte", no tocante ao impacto "necessidade de redefinição do modelo institucional de gestão dos serviços de transporte coletivo", principalmente aspectos que envolvem a responsabilidade de cada Município, e as questões de integração tarifária.

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)

Estão sendo elaborados Estudos de Monitoramento de Tráfego, com modelagem e projeções futuras de tráfego em Itaparica, Vera Cruz e Salvador. Também está em fase de detalhamento o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, sendo que atualmente a equipe está em fase de execução de campo.

Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP
• Apresentar plano de monitoramento do sistema de transporte visando o controle, a mitigação dos impactos apontando possibilidades de integração tarifária;

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

Conforme Lei federal n° 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é atribuição do Estado "prestar os serviços de Transporte Público Coletivo intermunicipais de caráter urbano"; "propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da PNMU"; e, "garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município".
Vale ressaltar, que assim como os Estudos Ambientais de 2016 (especificamente o EIV), o Parecer Técnico da CEAT n° 292/2019, demonstra tal preocupação com relação a um detalhamento "do 'sistema de transporte', no tocante ao impacto 'necessidade de redefinição do modelo institucional de gestão dos serviços de transporte coletivo".
No parecer da CEAT já havia incertezas apontadas à gestão pública do sistema de Transporte Público Coletivo na ligação metropolitana proporcionada pela Ponte Salvador Itaparica. Na resposta do INEMA, a Concessionaria ainda irá disponibilizar novos estudos, no caso, Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) com a "notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP
• Apresentar plano de monitoramento do sistema de transporte visando o controle, a mitigação dos impactos apontando possibilidades de integração tarifária;"
Sugere-se os seguintes aspectos a serem acrescentados com relação aos estudos:
• Criação de uma matriz de responsabilidade dos entes governamentais evidenciando uma integração

efetiva, com uma coordenação do ente estadual envolvendo as demais instituições municipais, de forma que garanta uma gestão integrada do Transporte Público Coletivo Intermunicipal;
• Solicitar da Concessionaria e/ou do órgão estadual responsável plantas e projetos, a nível do pedestre, que fique claro a observação do aspecto da integração física das estações, como por exemplo, localização dos pontos de embarque, proximidade das estações dos diferentes sistemas de transporte (quais as condições de acesso para os pedestres no caminho para integração entre pontos e estações e a acessibilidade por bicicleta ao transporte público);
• Solicitar do órgão estadual responsável, aspectos relacionados a integração tributária (possibilidade de pagar uma única tarifa para mais de um deslocamento na mesma viagem);
• Solicitar do órgão estadual responsável aspecto relacionado a questão operacional (coordenação dos horários e dimensionamento da oferta de viagens dos diferentes serviços).
Vale destacar que os desafios aumentam no contexto Metropolitano, devido ao fato de normalmente necessitar a atuação em rede do serviço de ônibus, Metrô e VLT, levando em consideração os Planos Diretores Municipais e o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Salvador (PDUI - RMS), em desenvolvimento pela SEDUR.
Com relação direta, as questões que envolvem a Região Metropolitana, o órgão estadual, poderá citar aspectos dos estudos apresentados para o PDUI – RMS.
Com relação as alterações do "sistema de circulação", ressalta-se que assim como os Estudos Ambientais de 2015 (especificamente o EIV), o Parecer Técnico da CEAT n° 292/2019, demonstra tal preocupação com relação a um detalhamento "com relação às 'alterações ao sistema de circulação', não pontua com relação as condições de transporte coletivo, aumento da capacidade de carregamento, diminuição do período do tempo de espera, e indicação dos pontos de transbordo, tema a ser integrado as outras instâncias de poder, a exemplo dos municípios afetados".
Sendo o transporte público mais eficiente, mais sustentável e mais democrático, vale ressaltar que não existe apresentação que avalie a demanda atual e a demanda induzida com a nova via.
Existem questões relevantes a respeito do perfil atual da demanda atendida para o planejamento das "alterações do sistema de circulação", segundo o EIV de 2015, a saber:
• Atualmente, qual é a maior demanda do usuário da travessia por Ferry Boat?
• Quais as particularidades da demanda do passageiro pedestre para as demais modalidades: automóvel, motocicletas, caminhão, ônibus etc.?
• Existem diferenças entre o usuário passageiro pedestre para o usuário de bicicleta?
• Qual o percentual de travessias para estudantes?
• Quais as características de acordo com período (volume de demanda na hora de pico, entre-pico, noturno)?
• Quais as características de viagens aos finais de semana e feriados? Existem diferenças relevantes?
• Após a ligação viária por meio da Ponte, haverá trecho crítico? Espera-se, qual o volume crítico no trecho crítico?
• Qual será a frequência dos ônibus (veículos/hora), intervalo e regularidade? Qual será o tipo de ônibus? Qual será o tamanho da frota? Grau de saturação em especial nas estações? Tempo de deslocamento? Tempo de espera do usuário? Qual será a maior demanda a ser atendida por ônibus? Quais serão as linhas de ônibus (intervalo de pico, intervalo de entre-pico, intervalo noturno, disponibilidade no final de semana e feriados)?

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

O item 5 da Licença Prévia versa a respeito da condicionante relacionada a "promover, através da articulação com os Órgãos estaduais/municipais competentes a ampliação da oferta de serviços públicos de saúde, educação, saneamento básico, **transporte**, moradia, segurança e regularização fundiária;"

O item 8 "apoiar a inclusão e compatibilização nos PPAs (Planos Plurianuais do Estado e dos Municípios) das ações previstas no Plano Urbano Intermunicipal-PUI (curto, médio e longo prazo)";

RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA

Resposta ao item 5: O empreendedor respondeu como item atendido e cita repasse "Programa Transporte Escolar". Além disso, segundo o empreendedor esta condicionante é de responsabilidade do Poder Concedente, conforme resposta a seguir:

> "Esta condicionante é de responsabilidade do Poder Concedente. Conforme resposta apresentada pela Secretaria de Infraestrutura do Estado (SEINFRA), estas demandas são por ofício competências e/ou objetos de programas específicos de políticas públicas de caráter permanente por parte do Estado.
>
> Informa-se que a SEDUR está elaborando Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Salvador (PDUI-RMS), em consonância com as determinações da Lei Federal nº 13.089/2015, a qual enfatiza, no caput do artigo 10, a necessidade da implantação do PDUI nas regiões metropolitanas, e da Lei Complementar Estadual nº 41, de 13 de Junho de 2014, que criou a Entidade Metropolitana da RMS.
>
> Neste processo, a SEDUR articula com os órgãos estaduais e municipais para identificar (diagnóstico) a situação atual da oferta de infraestrutura urbana e serviços relacionados às FPICs (habitação, saneamento, uso do solo, desenvolvimento econômico e mobilidade) e propor programas, projetos e ações para ampliação da oferta, com legislação específica, modelo de gestão específico para a EMRMS e fundos de investimento formais (habitação, saneamento, mobilidade e desenvolvimento urbano) para lastrear as ações propostas.
>
> Adicionalmente, destacam-se as seguintes ações governamentais:
>
> • Quanto aos serviços de segurança pública, foi informado pela Secretaria de Segurança Pública do Estado (SSP) a entrega em 2018 de 05 novas viaturas para a 5ª CIPM, responsável pelo policiamento na Ilha de Itaparica (Itaparica e Vera Cruz);
>
> • Quanto aos serviços de saneamento básico, foi informado que o Estado, por meio da SIHS e SEDUR, como convenientes, SEPLAN e Embasa, como intervenientes, assinou, em abril de 2018, com os municípios de Itaparica e Vera Cruz um Acordo de Cooperação Técnica para apoio na elaboração dos seus respectivos Planos Municipais de Saneamento Básico (PMSB) contendo o conteúdo dos Planos Municipais de Gestão integrada de Resíduos Sólidos (PMGIRS). Ambos já vinham sendo desenvolvidos desde 2017 e foram concluídos em setembro de 2018. O PMSB de Itaparica encontra-se disponível no site oficial da SIHS e o de Vera Cruz pode ser requerido junto a SEDUR ou a SIHS. Adicionalmente, está prevista a elaboração do Plano Estadual de Saneamento Básico (PESB/BA), para o qual em 2020 foi realizada a licitação para contratação do plano, que está em fase de finalização e terá um investimento de R$ 5,5 milhões, devendo ser concluído 24 meses a partir do seu início, que se dará no exercício de 2021. Adicionalmente, foi destacado o Plano de Esgotamento Sanitário da RMS (PES/RMS), cujo investimento é de R$ 5,2 milhões, foi contratado em outubro de 2020 e está em andamento, com 2,5% de execução e previsão de conclusão em 2023;
>
> • Quanto aos serviços de saúde, a SESAB informou que foram concluídas e entregues as obras da Academia de Saúde de Vera Cruz inaugurada em 31/07/2020; e as obras de um (1) CAPS I e uma (1) Academia de Saúde no município de Itaparica, cuja inauguração ocorreu em 04/05/2020. As ações em andamento e/ou previstas são também descritas na Condicionante 4;
>
> • Quanto aos serviços de transporte, a SEINFRA informou que a ampliação do serviço de transporte é uma demanda real no território da área de influência do empreendimento, porém cabe destacar que é por ofício, competência e/ou objeto de Programas de Políticas Públicas de caráter permanente por parte do Estado;
>
> • Quanto aos serviços de educação, a Secretaria de Educação do Estado (SEC) destacou o Centro Estadual de Educação Profissional do Oceano (SUPROF), inaugurado em julho de 2016; e o Centro de Treinamento e Qualificação de Vera Cruz."

Segundo o empreendedor a condicionante do item 8 é de responsabilidade do Poder Concedente, conforme resposta a seguir:

> **"Resposta ao item 8: "**Esta condicionante é de responsabilidade do Poder Concedente. Conforme resposta anteriormente informada pela SEDUR, o PDUI-RMS trará novo olhar de inclusão regional para a Ilha e substituirá necessariamente o PUI, trazendo ações integradas para os 13 municípios da RMS. Estas ações serão, após aprovação da Lei do PDUI-RMS (por força legal portanto) constar dos próximos PPAs do Estado da Bahia (vale destacar que o Plano Diretor de Vera Cruz, que contém parte relevante do PUI, até o momento não foi aprovado pela Câmara de Vereadores do município). Complementando esta ação, conforme descrito na Condicionante 5, fundos de investimento em habitação, saneamento, mobilidade e desenvolvimento urbano serão criados com a aprovação da Lei do PDUI-RMS.

Adicionalmente, a Concessionária está apresentando no Plano Básico Ambiental - PBA (Anexo I) o Programa de Gestão Ambiental - PGA, com ações de gestão relacionadas ao Programa de Adequação Paisagístico-Urbanística."

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O assunto será objeto de Notificação e será solicitada atualização do EIV, considerando as observações do Ministério Público no decorrer do processo de LI (ID MP 19249208 - Pág. 4).

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O empreendedor submeteu ao Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) o Plano Básico Ambiental (PBA) em maio de 2022. Em seguida, em janeiro de 2023, uma segunda versão do PBA foi apresentada em resposta à Notificação Nº 2021.001.007347/NOT-003. Posteriormente, uma terceira versão do PBA foi submetida em outubro de 2023, desta vez como parte da resposta à Notificação Inema Nº 2021.001.007347/NOT-005. Não foram destacadas pelo empreendedor as alterações realizadas de uma versão para outra.

Identifica-se como não respondido o fato de que, por ser matéria resguardada pela legislação federal, Lei Federal n° 12.587/2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é atribuição do Estado 'prestar os serviços de Transporte Público Coletivo intermunicipais de caráter urbano'; 'propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da PNMU'; e 'garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município'."

O órgão ambiental competente ainda não apresentou avaliação sobre a qualidade e os desdobramentos dos programas apresentados, considerando que a obra da ponte Salvador - Itaparica, trata-se de uma ligação intermunicipal de caráter urbano com impacto regional. No entanto, não foi prevista a elaboração de uma condicionante precisa que abarque a temática. Além disso, não contempla um objetivo específico direcionado, e o empreendedor informa que para atender a esta condicionante atribui-se a responsabilidade do Poder Concedente. Conforme resposta apresentada pela Secretaria de Infraestrutura do Estado (SEINFRA), "estas demandas são por ofício competências e/ou objetos de programas específicos de políticas públicas de caráter permanente por parte do Estado". Portanto, as ações constatam-se insuficientes para a gestão do "sistema de transporte".

Reitera-se a importância de que o órgão ambiental inclua na Licença de Instalação, como condicionante ambiental, a elaboração e execução "da gestão integrada do Transporte Público Coletivo Intermunicipal" e, posteriormente, de operação do sistema.

Essa abordagem técnica, além de atender às preocupações urbanas e à legislação vigente (Lei federal n° 12.587/2012), fortalece o projeto diante dos impactos ocasionados pela futura ligação rodoviária a que se pretende."

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT
60 - Necessidade de incrementar as informações a respeito da criação ou qualificação de espaços públicos existentes, de maneira a evitar "deseconomias urbanas" com a melhoria do espaço público em uma poligonal estudada mais ampla do que a área da "Cabeceira da Ponte", seguro e acessível, levando em consideração o monitoramento da qualidade do ar, a drenagem urbana das vias, ocasionada pela maior impermeabilização do solo, depois da obra. **61 - Com relação ao desenvolvimento econômico da região, o estudo relata que deverá apoiar pequenos comerciantes durante a fase de obra, sem delimitar plano de ações em uma linha temporal, nem mesmo apontar quais os critérios para a definição do porte económico da região. No entanto, não existe uma explicação que afaste a mesma possibilidade durante a fase de operação do Projeto.**
RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)
De forma a fomentar o desenvolvimento econômico da região, bem como apoiar pequenos comerciantes durante a fase de obra foram consideradas ações em três programas do Plano Básico Ambiental – PBA. 1) Programa de Integração e Capacitação de Mão de Obra Local O principal objetivo do Programa é potencializar o aproveitamento de mão de obra local nas atividades de construção e posterior ao descomissionamento das atividades construtivas, incluindo a capacitação de trabalhadores local para atender a demanda que será gerada pela instalação do empreendimento, pincipalmente na fase construtiva. Com a implementação do Programa se busca minimizar o afluxo de trabalhadores forâneos, assim como os impactos associados à migração de pessoas de outras regiões para os municípios da ADA, evitando a ocorrência de conflitos socioculturais e a sobrecarga nos serviços e equipamentos público locais, especialmente nos municípios de Vera Cruz e Itaparica. Além disso, a contratação e capacitação de mão local irá contribuir para a obtenção de renda da população local, além de propiciar ganho de qualificação profissional para os trabalhadores mesmo que desmobilizados após a implantação do empreendimento, resultando na sua melhor empregabilidade. Como objetivos específicos foram considerados: • Priorizar a contratação de trabalhadores locais, oriundos dos municípios constituintes da ADA. • Promover a capacitação profissional da mão de obra local, de acordo com as o perfil das vagas de trabalho ofertadas. • Apoiar a reinserção dos trabalhadores desmobilizados em outras vagas de emprego • Prover o retorno adequado de trabalhadores forâneos aos seus locais de residência anterior à migração para trabalhar no empreendimento 2) Programa de Formação e Capacitação de Lideranças O Programa tem como objetivo geral formar e capacitar as lideranças locais reconhecidas, com vistas a potencialização de suas atuações e, consequentemente, a melhoria da qualidade do atendimento/atuação das comunidades afetadas e das organizações sociais comunitárias em suas respectivas áreas de atuação. Como objetivos específicos foram considerados: • Mapear, em parceria com o PCS, lideranças das comunidades presentes nos municípios onde pretende-se implantar o empreendimento e os canteiros de obras (Salvador, Vera Cruz, Itaparica e Maragogipe) • Mapear, em parceria com o PCS, lideranças de organizações sociais, presentes nos municípios onde pretende-se implantar o empreendimento e os canteiros de obras, que atuem prioritariamente com os temas sociais, ambientais, culturais, qualificação profissional, geração de emprego e renda, aplicação de recursos públicos e desenvolvimento de políticas públicas • Capacitar e/ou formar lideranças locais para melhor atuação em suas comunidades e/ou OSCs

• Apoiar na regularização e/ou melhoria da estrutura de atuação e atendimento das associações comunitárias ou OSC presentes na área de inserção do empreendimento

• Capacitar lideranças locais para a formação de futuras lideranças em suas comunidades e/ou OSCs

3) Programa de Incentivo ao Empreendedorismo

O Programa tem como objetivo fomentar ações que fortaleçam o empreendedorismo na ADA e AID do empreendimento. A partir da implantação desse Programa, será buscado um incentivo para o estabelecimento de um cenário propulsor da dinâmica econômica regional, considerando tanto uma absorção de fornecedores e prestadores de serviços locais pelo empreendimento, quanto potencializando iniciativas empreendedoras, individuais e de grupos, principalmente voltadas para práticas tradicionais e artesanais.

Como objetivos específicos foram considerados:

• Identificar e fomentar as vocações locais para o fortalecimento do empreendedorismo local existente

• Contribuir para a qualificação e/ou regularização dos pequenos fornecedores e prestadores de serviços da ADA a serem absorvidos pelas demandas do empreendimento;

• Fornecer apoio técnico e jurídico como incentivo ao empreendedorismo entre os produtores artesanais da ADA e AID.

Programas e planos solicitados nos condicionantes da LP a serem apresentados na LI.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve, ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados na delimitação da Cidade Baixa para além, apenas, da área da “cabeceira da Ponte”.
Conter com relação ao destaque anterior, o desenvolvimento econômico, em cada fase do empreendimento, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.
Sugere-se, a nível de boas práticas de planejamento, o seguinte objetivo: a diversidade demográfica e de diferentes faixas de renda entre os moradores locais. Uma possível métrica seria a adoção de empreendimentos de Habitação Popular, ou de Habitação de Interesse Social. Porcentagem do total de unidades residenciais voltadas a Habitação de Interesse Social ou manutenção/criação de estabelecimentos comerciais de Mercado Popular, ou adoção de outras métricas a serem esclarecidas nos referidos estudos, como por exemplo: porcentagem de famílias que residam na área antes do projeto e que serão mantidas ou realocadas para outro endereço de preferência dentro do próprio Centro Antigo de Salvador; porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro local dentro da própria Feira de São Joaquim, por exemplo.

Sugere-se ao órgão ambiental, criar uma notificação no mesmo sentido de sua resposta, ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, ou seja, contratado pela Concessionária, “onde os riscos serão apresentados levando em consideração o cenário atual da área diretamente afetada pelas obras”, com relação "da necessidade de relocação temporária de parte da Feira de São Joaquim durante a fase das obras", estendendo essa necessidade para todos os outros comércios locais afetados pela fase das obras, tanto em Salvador e como em Itaparica, no sentido de objetivar: estimulo a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.
Assim, sugere-se ao órgão ambiental, notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados nas atividades econômicas durante a fase das obras:
• Apresentar “Cadastro dos atuais empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica a serem diretamente afetados durante o período das obras, contendo sua identificação e localização.
• Apresentar Plano de Ação para mitigar os possíveis impactos gerados com início das obras aos empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica, objetivando estimular a manutenção

e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.
Com essa possível ação, o órgão ambiental, objetivaria a busca pelo “Estímulo o uso misto do solo”, na área afetada com o início das obras. Uma possível métrica de monitoramento que o referido estudo pode trazer é com relação a porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro endereço na área afetada com o início das obras.

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

Os itens 8, 40 (parcialmente), 47 e 49 da Licença Prévia que envolvem a temática de maneira a evitar as "deseconomias urbanas" com a melhoria do espaço público após a construção do empreendimento:
- Condicionante 8. Apoiar a inclusão e compatibilização nos PPAs (Planos Plurianuais do Estado e dos Municípios) das ações previstas no Plano Urbano Intermunicipal-PUI (curto, médio e longo prazo)
- Condicionante 40. - Plano de adequação paisagístico-urbanístico; [...] - Programa de combate aos serviços marginais; [...] - Programa de monitoramento da pesca e programa de compensação para o setor pesqueiro que atua na ADA do empreendimento; - Programa de monitoramento da atividade pesqueira da AID e AII; [...] - Programa de valorização e preservação da cultura local; - Programa de incentivo ao empreendedorismo” (grifo nosso)

- Condicionante 47. elaborar, em parceria com os municípios de Vera Cruz e Itaparica, o Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS);

- Condicionante 49. promover, através da articulação com os Órgãos estaduais/municipais a elaboração dos Planos de Turismo Sustentável para Vera Cruz e Itaparica;

RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA

Segundo o empreendedor, o item 8 é de responsabilidade permanente do Poder Concedente:

> “Promover, através da articulação com os Órgãos estaduais/ municipais competentes, a ampliação da oferta de serviços públicos de saúde, educação, saneamento básico, transporte, moradia, segurança e regularização fundiária, é de responsabilidade do Poder Concedente e, conforme destacado pela Secretaria de Infraestrutura do Estado (SEINFRA), estas demandas são por ofício competências e/ou objetos de programas específicos de políticas públicas de caráter permanente por parte do Estado.
> Ainda é informado que a SEDUR está elaborando Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Salvador (PDUI-RMS), em consonância com as determinações da Lei Federal nº 13.089/2015, a qual enfatiza, no caput do artigo 10, a necessidade da implantação do PDUI nas regiões metropolitanas, e da Lei Complementar Estadual nº 41, de 13 de Junho de 2014, que criou a Entidade Metropolitana da RMS.
> Neste processo, a SEDUR articula com os órgãos estaduais e municipais para identificar (diagnóstico) a situação atual da oferta de infraestrutura urbana e serviços relacionados às FPICs (habitação, saneamento, uso do solo, desenvolvimento econômico e mobilidade) e propor programas, projetos e ações para ampliação da oferta, com legislação específica, modelo de gestão específico para a EMRMS e fundos de investimento formais (habitação, saneamento, mobilidade e desenvolvimento urbano) para lastrear as ações propostas”

Resposta do empreendedor ao item 40:

> A CONCESSÃO SISTEMA RODOVIÁRIO PONTE SALVADOR ILHA DE ITAPARICA S.A (CPSI) informa que após a elaboração e apresentação do Projeto Executivo, os planos e programas que compõe o PBA deverá passar por uma atualização, onde o detalhamento das ações será melhor evidenciado.

Resposta do empreendedor ao item 47 e 49, segundo o empreendedor, o referido item é de

responsabilidade permanente do Poder Concedente:

> "Como parte da implementação da Política Estadual de Habitação de Interesse Social – PEHIS, no período de 2015 a 2019, a SEDUR possibilitou aos municípios baianos Assistência Técnica, através da realização de Oficinas de Capacitação para os municípios, incluindo orientações sobre os Planos Locais de Habitação de Interesse Social – PLHIS. Os municípios de Vera Cruz e Itaparica participaram respectivamente da 10ª Oficina (agosto/2016) e da 12ª Oficina (maio/2017). Vale destacar que Itaparica possui PLHIS datado de 2012, necessitando ser atualizado, enquanto o município de Vera Cruz não tem seu Plano elaborado. Ambos estão em situação de pendência junto ao Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social. Em 2018, o município de Itaparica firmou uma parceria com a SEDUR e foi desenvolvida uma capacitação com os técnicos municipais, a fim de atualizar seu Plano Local, no entanto não foi concluída a revisão.
> Para atendimento desta condicionante, a SEDUR deverá apoiar os municípios na elaboração e/ou atualização dos seus respectivos PLHIS, que devem constituir um conjunto articulado de diretrizes, objetivos, metas, ações e indicadores para o setor habitacional de forma a solucionar o acesso à habitação digna em todo o território da Ilha de Itaparica, além de mitigar os impactos advindos da construção da Ponte Salvador Itaparica."
> [...]
> **"Esta condicionante é de responsabilidade do Poder Concedente.** O Plano Local de Habitação de Interesse Social – PLHIS, cuja elaboração e aprovação é de responsabilidade da gestão municipal, é o instrumento que consolida, em nível local, a Política Nacional de Habitação, de forma participativa e compatível com outros instrumentos de planejamento, como os Planos Diretores e os Planos Plurianuais Locais. A Política Nacional de Habitação, de competência do Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR), estabelece que os municípios com população inferior a 50 mil habitantes podem optar por elaborar o PLHIS em formato simplificado; este é o caso de Vera Cruz e Itaparica.
> Entre as ações governamentais já realizadas, foi informado pela SEINFRA que o município de Itaparica já tem seu PLHIS elaborado, vigente de 2012 até 2026; no entanto, o plano possui pendências junto ao MDR por não atender todas as exigências determinadas pelo órgão.
> O município de Vera Cruz ainda não iniciou a elaboração do seu Plano Local de Habitação. A SEDUR está se articulando com as prefeituras dos dois municípios para prestar assistência técnica, com o objetivo de auxiliar Itaparica a sanar as pendências do PLHIS vigente e assessorar Vera Cruz na elaboração e aprovação do seu PLHIS, atendendo assim aos requisitos estabelecidos pelo MDR."
> [...]
> "Esta condicionante é de responsabilidade do Poder Concedente. Contudo, a Concessionária está apresentando no Plano Básico Ambiental - PBA (Anexo I) o Programa de Gestão Ambiental - PGA, com ações de gestão relacionadas em forma e em conteúdos programáticos específicos, como por exemplo aqueles considerados no Programa de valorização e preservação da cultura local, no Programa de combate aos serviços marginais e no Programa de prevenção à exploração sexual."
> [...]
> "Fortalecimento da Gestão Municipal do Turismo (Elaboração de Planos Municipais de Turismo e Efetivação dos Conselhos Municipais de Turismo)"

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O assunto será objeto de Notificação.(ID MP 19249208 - Pág. 4).

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O órgão ambiental ainda não ainda havia emitido Notificação e não apresentou resposta conclusiva. É importante exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados nas atividades

econômicas durante a fase das obras:

• Apresentar “Cadastro dos atuais empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica a serem diretamente afetados durante o período das obras, contendo sua identificação e localização.

• Apresentar Plano de Ação para mitigar os possíveis impactos gerados com início das obras aos empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica, objetivando estimular a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.

Com essa possível ação, o órgão ambiental, objetivaria a busca pelo “Estímulo ao uso misto do solo”, na área afetada com o início das obras.

Uma possível métrica de monitoramento que o referido estudo pode trazer é com relação a porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro endereço na área afetada com o início das obras.

Sugere-se, caso seja a estratégia a ser adotada pela Promotoria de Justiça solicitante, que uma instituição ou comissão envolvendo profissionais economistas, busque uma avaliação de impactos econômicos, estudos de viabilidade financeira e possíveis benefícios ou desafios para a região. Deste modo, criar e avaliar um “Plano/Programa de Negócios” com relação aos aspectos económicos decorrentes do empreendimento nos Municípios considerados na ADA (Área Diretamente Afetada).

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT

62 - Com relação a harmonização das diversas infraestruturas projetadas, citadas no próprio estudo, "a inserção de sistema de transporte de média capacidade (VLT), a construção de corredores de ônibus pela Prefeitura, a implantação de infraestrutura para o transporte não motorizado (pedestres e bicicletas) e o tratamento dos espaços de grande fluxo de pedestres nos acessos aos terminais hidroviários (TNMB e São Joaquim)" não é descrito como ocorrerá na fase de operação, nem tão pouco o plano de ações em uma linha temporal e definição da responsabilidade de cada ente envolvido, bem como a atualização dos projetos declarados nesta diretriz para mitigação do impacto.

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)

Algumas das infraestruturas citadas já se encontram em fase de projeto como é o caso do VLT do Subúrbio executado pela Skyrail Concessionária da Bahia. É importante destacar que a interlocução entre as equipes da SEINFRA e da BYD (Build Your Dreams) é continua tanto nos quesitos que envolvem os projetos de engenharia e suas interferências quanto no que tange a questões de desapropriação, pois existem sobreposições das áreas de ambos os projetos.

Estão sendo elaborados Estudos de Monitoramento de Tráfego, com modelagem e projeções futuras de tráfego em Itaparica, Vera Cruz e Salvador. Também está em de detalhamento o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, sendo que atualmente a equipe está em fase de execução de campo.

Notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia - RLP

• Evidenciar no EVI o estudo de compatibilidade entre as estruturas e modais de transporte existentes e projetados, notadamente os espaços de grande fluxo inclusive de pedestres.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

O órgão ambiental deve, ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados na delimitação da Cidade Baixa para além, apenas, da área da “cabeceira da Ponte”.

Conter com relação ao destaque anterior, o desenvolvimento econômico, em cada fase do empreendimento, ressaltando os critérios para determinação da magnitude e importância nas fases de implantação e operação do empreendimento.
Sugere-se, a nível de boas práticas de planejamento, o seguinte objetivo: a diversidade demográfica e de diferentes faixas de renda entre os moradores locais. Uma possível métrica seria a adoção de empreendimentos de Habitação Popular, ou de Habitação de Interesse Social. Porcentagem do total de unidades residenciais voltadas a Habitação de Interesse Social ou manutenção/criação de estabelecimentos comerciais de Mercado Popular, ou adoção de outras métricas a serem esclarecidas nos referidos estudos, como por exemplo: porcentagem de famílias que residam na área antes do projeto e que serão mantidas ou realocadas para outro endereço de preferência dentro do próprio Centro Antigo de Salvador; porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro local dentro da própria Feira de São Joaquim, por exemplo.

Sugere-se ao órgão ambiental, criar uma notificação no mesmo sentido de sua resposta, ainda que exista um novo Estudo de Impacto Vizinhança (EIV) a ser apresentado, ou seja, contratado pela Concessionária, “onde os riscos serão apresentados levando em consideração o cenário atual da área diretamente afetada pelas obras”, com relação "da necessidade de relocação temporária de parte da Feira de São Joaquim durante a fase das obras", estendendo essa necessidade para todos os outros comércios locais afetados pela fase das obras, tanto em Salvador e como em Itaparica, no sentido de objetivar: estimulo a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.
Assim, sugere-se ao órgão ambiental, notificar na análise do processo Renovação da Licença Prévia – RLP e exigir o detalhamento na avaliação dos potenciais impactos gerados nas atividades econômicas durante a fase das obras:
• Apresentar “Cadastro dos atuais empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica a serem diretamente afetados durante o período das obras, contendo sua identificação e localização.
• Apresentar Plano de Ação para mitigar os possíveis impactos gerados com início das obras aos empreendimentos comerciais existentes em Salvador e em Itaparica, objetivando estimular a manutenção e a diversidade de empreendimentos econômicos, priorizando as oportunidades de atividades cotidianas já localizadas antes do início das obras.
Com essa possível ação, o órgão ambiental, objetivaria a busca pelo “Estímulo o uso misto do solo”, na área afetada com o início das obras. Uma possível métrica de monitoramento que o referido estudo pode trazer é com relação a porcentagem de negócios e serviços presentes na área antes do projeto que foram mantidos ou realocados para outro endereço na área afetada com o início das obras.

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

O item 40 (parcialmente) da Licença Prévia que envolve a temática é o **Plano de adequação paisagístico-urbanístico;**

- Condicionante 40 - Plano de adequação paisagístico-urbanístico (grifo nosso);

RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA

A resposta ao Programa de Adequação Paisagística-Urbanística faz parte do PBA com o objetivo de “avaliar e subsidiar a elaboração e/ou adequação de Plano Diretor do município atravessado nessas áreas, caso se faça necessário, com especial atenção ao processo de alteração do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento. Para este objetivo foram definidos objetivos específicos, metas e indicadores de desempenho aplicáveis ao programa (**Quadro 14-1 do PBA infra**).

Quadro 14-1: Síntese da Área de Abrangência do Programa de Adequação Paisagística-Urbanística.

Objetivos Específicos	Metas	Indicadores
Avaliar a necessidade e subsidiar a adequação de Planos Diretores dos municípios de Salvador, Vera Cruz e Itaparica	Avaliar a necessidade de adequação de Planos Diretores dos municípios de Salvador, Vera Cruz e Itaparica até 06 (seis) meses antes do descomissionamento das atividades construtivas	Prazo de disponibilização da avaliação da necessidade de adequação dos Planos Diretores dos municípios.
	Subsidiar a adequação dos Planos Diretores dos municípios de Salvador, Vera Cruz e Itaparica, que necessitarem, até 18 (dezoito) meses após o descomissionamento das atividades construtivas.	Prazo de adequação dos Planos Diretores dos municípios.

Figura 4. Síntese da Área de Abrangência do Programa de Adequação Paisagística-Urbanística Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica (CONCREMAT, 2023)

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O assunto será objeto de Notificação (ID MP 19249208 - Pág. 5).

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O órgão ambiental ainda não ainda havia emitido Notificação e não apresentou resposta conclusiva. O empreendedor, apesar de ser o agente causador dos impactos relacionados ao uso e ocupação do solo em áreas de relevante interesse ecológico, não se responsabiliza diretamente pela mitigação dos impactos, afastando-se do quanto disposto no Estatuto da Cidade.

Os Termos de Compromisso devem ser objeto de análise por parte do INEMA para: i) identificar quem são os compromissados, ii) identificar quais são os compromissos firmados, iii) verificar o estado de cumprimento.

CONSTATAÇÕES DA CEAT SOBRE O EIA/RIMA (PARECER TÉCNICO Nº 292/2019 - CEAT

63 - Em relação ao transporte não motorizado, também se faz necessário o aclaramento deste aspecto, já que só foi considerado "o modo de circulação de bicicletas", ignorando "o modo a pé".

Segundo o EIV, existirá a "implantação de infraestrutura adequada para circulação de bicicletas no novo sistema de transporte público nessa área da cidade", sem, no entanto, disponibilizar, no estudo, como ocorrerá a relação direta do passeio público com pedestre.

RESPOSTA DO INEMA E/OU DO EMPREENDEDOR ÀS CONSTATAÇÕES DA CEAT (NOTA TÉCNICA 18/2021)

Estão sendo elaborados Estudos de Monitoramento de Tráfego, com modelagem e projeções futuras de tráfego em Itaparica, Vera Cruz e Salvador. Também está em fase de detalhamento o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, sendo que atualmente a equipe está em fase de execução de campo.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPOSTA DO INEMA E/OU EMPREENDEDOR (PARECER TÉCNICO Nº 261/2021 - CEAT/ MEIO AMBIENTE E ENGENHARIA)

Sugere-se a criação de parâmetros objetivos que possa esclarecer se após a obra haverá um incremento das distâncias de deslocamento a nível dos pedestres. Essa métrica pode levar em comparação ao contexto atual.
Neste caso, necessita-se de estudo que revele a atual demanda do pedestre, que leve em consideração os números de interseções que priorizam a pista de rolamento ao caminhar, em comparação ao cenário projetado após a obra.

Vale ressaltar, que assim como os Estudos Ambientais de 2015 (especificamente o EIV), o Parecer Técnico da CEAT n° 292/2019, demonstra tal preocupação com relação a um possível aumento das distâncias de deslocamento. Assim sendo, caso se confirme, a depender do aumento do número de interseções para pistas de rolamento, provavelmente haverá uma maior dificuldade no acesso a nível do pedestre às oportunidades urbanas cotidianas na região, como por exemplo, acesso ao trabalho, o que gera efeitos negativos, tidos como "externalidades" sobre o bem-estar da sociedade do ponto de vista social, econômico e/ou ambiental.
Neste cenário, pode-se criar as seguintes métricas, com o objetivo de uma maior "conectividade do espaço urbano", que vise rotas curtas e diretas que estimulam o uso de caminhadas, o que impactaria positivamente ao uso do transporte público.
• Conforto ambiental a caminhada com relação a sombra e ao abrigo.
Sugere-se um aumento da porcentagem dos segmentos de calçada que apresentam elementos adequados de sombra e abrigo, neste caso levando em consideração a temperatura em Salvador.
• Sugere-se valores quantitativos de travessias qualificadas, a serem projetadas após os estudos de demanda, das interseções com travessias para o pedestre, em todas as direções.
• Integração das rotas das áreas de Estação, o que envolveria uma ligação física também dos transportes de média e alta complexidade, a exemplo dos modais ônibus e VLT.

ITENS CONSTANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA INEMA Nº 26.079, DE 17/05/2022) E QUE ENVOLVEM A SOLICITAÇÃO DAS QUESTÕES URBANAS DA CEAT

-

RESPOSTAS DO EMPEENDEDOR EM RELAÇÃO AO ATENDIMENTO DAS CONDICIONANTES NA RENOVAÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA (PORTARIA 26.079, DE 17/05/2022), EM ESPECIAL, COM BASE NO RELATÓRIO DE ATENDIMENTO ÀS CONDICIONANTES (RCC) - MAIO 2022, ACESSÍVEL NO SEIA/ INEMA

-

RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

O projeto de referência da Ponte Salvador-Itaparica licitado pelo Governo do Estado em 2019 não contemplou a implantação de uma ciclovia na Ponte, pois o estudo contratado pelo Governo da Bahia não recomendou o trânsito de bicicletas neste equipamento. Foram identificados vários fatores que podem colocar em risco a segurança dos ciclistas, entre eles: as rampas ascendentes da Ponte com cerca de 2.5 a 3.6 km, bem como as rampas de acesso, que embora de extensão menor, terão inclinação entre 5 e 7.5% na chegada e saída de Salvador; os fortes ventos recorrentes devido à altura da ponte que chega a 85 metros sobre a lâmina d'água no vão central; as chuvas frequentes em determinados períodos do ano; e o clima quente e extremamente ensolarado que também dificulta a atividade física a céu aberto. Na simulação feita pelo estudo, um ciclista demoraria, em média, 54 minutos para fazer a travessia da ponte, considerando uma velocidade média de 15 km/h. Nem todos os usuários de bicicleta possuem resistência física para pedalar sem descanso por quase uma hora, tendo que subir rampas com alto nível de inclinação e submetidos a rajadas de vento com velocidade 21% maior que no nível do mar.
Foram ainda analisados dados de uma pesquisa de transporte feita em Londres que classificou os tipos de viagens de bicicleta conforme a distância. De acordo com o relatório, nas viagens diárias de até 5 km os trechos são considerados facilmente pedaláveis; os trechos de até 8 km percorridos diariamente são classificados como pedaláveis; e aqueles acima de 8 km são trechos não pedaláveis para deslocamentos diários. (ID MP 19249208 - Pág. 6)

ANÁLISE DA RESPOSTA DO INEMA EM 24/05/2024 AO OFÍCIO 406/2024 - 5ª PJMAURB

Para além das questões técnicas da resposta que "não recomendou o trânsito de bicicletas neste equipamento" é preciso ampliar e esclarecer a respeito dos deslocamentos a nível dos pedestres.

Sugere-se a criação de parâmetros objetivos que possa esclarecer se após a obra haverá um incremento das distâncias de deslocamento a nível dos pedestres. Essa métrica pode levar em comparação ao contexto atual.

Neste caso, necessita-se de estudo que revele a atual demanda do pedestre, que leve em consideração os números de interseções que priorizam a pista de rolamento ao caminhar, em comparação ao cenário projetado após a obra.

Vale ressaltar, que assim como os Estudos Ambientais de 2016 (especificamente o EIV), o Parecer Técnico da CEAT n° 292/2019, demonstra tal preocupação com relação a um possível aumento das distâncias de deslocamento. Assim sendo, caso se confirme, a depender do aumento do número de interseções para pistas de rolamento, provavelmente haverá uma maior dificuldade no acesso a nível do pedestre às oportunidades urbanas cotidianas na região, como por exemplo, acesso ao trabalho, o que gera efeitos negativos, tidos como "externalidades" sobre o bem-estar da sociedade do ponto de vista social, econômico e/ou ambiental.

Neste cenário, pode-se criar as seguintes métricas, com o objetivo de uma maior "conectividade do espaço urbano", que vise rotas curtas e diretas que estimulam o uso de caminhadas, o que impactaria positivamente ao uso do transporte público.

• Conforto ambiental a caminhada com relação a sombra e ao abrigo.

Sugere-se um aumento da porcentagem dos segmentos de calçada que apresentam elementos adequados de sombra e abrigo, neste caso levando em consideração a temperatura em Salvador.

• Sugere-se valores quantitativos de travessias qualificadas, a serem projetadas após os estudos de demanda, das interseções com travessias para o pedestre, em todas as direções.

• Integração das rotas das áreas de Estação, o que envolveria uma ligação física também dos transportes de média e alta complexidade, a exemplo dos modais ônibus e VLT.

Conclui-se de maneira repetitiva:

> "O empreendedor, apesar de ser o agente causador dos impactos relacionados ao uso e ocupação do solo em áreas de relevante interesse ecológico, não se responsabiliza diretamente pela mitigação dos impactos, afastando-se do quanto disposto no Estatuto da Cidade.
>
> **Os Termos de Compromisso devem ser objeto de análise por parte do INEMA para: i) identificar quem são os compromissados, ii) identificar quais são os compromissos firmados, iii) verificar o estado de cumprimento."**

3.5.3. Principais constatações de urbanismo

Principais constatações das lacunas e fragilidades encontradas:

1. Deficiência de estudos detalhados: Diversas análises foram indicadas como respondidas em planos que não abarcam o detalhamento necessário para a análise urbanística. Alguns desses planos, como a Minuta do Plano Diretor de Vera Cruz, nem foram publicados, comprometendo a contrapartida indicada, portanto impactando na avaliação completa do projeto. Além disso, o Estado, por meio da SEDUR, apresentou o Plano Urbanístico Intermunicipal (PUI), um instrumento de planejamento integrado dos municípios de Itaparica e Vera Cruz. Esse plano menciona como sua integral eficiência a necessidade de que as Prefeituras de Itaparica e Vera Cruz também realizem seus respectivos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS), Planos de Mobilidade e Planos de Saneamento Básico. No entanto, não foram encontrados nos autos os seis estudos correspondentes (três estudos para cada município - Vera Cruz e Itaparica), nem foi indicado o prazo de entrega desses planos.

2. Impactos na paisagem não estudados: O parecer carece de uma avaliação dos impactos na paisagem da BBTS, crucial para projetos dessa magnitude.

3. Ausência de estudos de impacto na Cidade Baixa (Salvador): Não foram apresentados estudos sobre os impactos da obra na Cidade Baixa como um todo, área que deve ser considerada além da cabeceira da ponte.

4. Impactos na Feira de São Joaquim não abordados: Os efeitos da obra em uma das tradicionais e populares áreas comerciais de Salvador não apresentam ações claras de mitigação, o que prejudica o monitoramento adequado dos impactos.

5. Trânsito e monitoramento futuro: O estudo de trânsito de veículos apresenta fragilidades, sem previsão clara de monitoramento futuro ou planos de controle e mitigação para os efeitos da obra.

6. Fase dos estudos do Instituto Jaime Lerner: Não há clareza sobre o estágio atual dos estudos mencionados pelo órgão em 2021, nem sobre quando serão

divulgados. Além disso, faltam mecanismos de divulgação detalhados, o que também compromete o entendimento do escopo mínimo dos estudos.,

7. Impactos econômicos e urbanos: Não há explicitação suficiente dos impactos nas áreas de dinâmica populacional, uso do solo, desenvolvimento econômico, infraestrutura viária, sistema de transporte e paisagem em todas as fases do empreendimento, tanto na implantação quanto na operação.

8. Planos não formalizados: Planos relevantes, apontados como mitigadores de impactos, ainda não foram formalizados ou aprovados integralmente, o que impede sua aplicação concreta para os fins mencionados. As respostas do órgão licenciador indicam que esses planos têm potencial de mitigação, mas sem detalhes suficientes.

Essas fragilidades evidenciam a necessidade de maior detalhamento e acompanhamento, especialmente no que tange aos impactos urbanos, e na definição clara de ações a serem implementadas com prazos e metas.

4. Conclusões

Este Parecer analisou se as respostas fornecidas pelo Inema em maio/2024, atendem ao solicitado em audiência e nos pareceres técnicos emitidos anteriormente pela CEAT, considerando o processo de licenciamento ambiental do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica. Algumas respostas foram generalizadas, inconclusivas, indicando Notificações a serem emitidas ainda pelo próprio órgão ambiental e/ou sem conexão direta com o tema. E outras respostas indicaram progresso no atendimento às questões levantadas pela Ceat, conforme evidenciado nos pareceres técnicos emitidos e nas tratativas mantidas pelo MPBA com o empreendimento e o órgão ambiental. De modo que as respostas do Inema atendem parcialmente ao quanto solicitado em audiência e em pareces técnicos emitidos anteriormente pela Ceat.

As falhas identificadas no EIA/RIMA, mesmo que consideradas pelo Inema/Empreendedor como não pertinentes para a fase atual do processo de licenciamento ambiental, representam um risco significativo caso não sejam resolvidas ou se medidas adequadas não forem adotadas para atenuá-las. A persistência dessas deficiências pode comprometer todo o processo de licenciamento ambiental, resultando em potenciais impactos socioambientais adversos que não foram previstos ou que foram inadequadamente avaliados. Porquanto, é condição "*sine qua non*" que o empreendimento e o órgão ambiental abordem essas questões com a devida atenção e urgência.

As análises realizadas até o momento carecem de profundidade e estão desatualizadas desde 2016, o que pode comprometer significativamente o alinhamento do projeto com as diretrizes e exigências atuais. A falta de atualizações e aprofundamentos nas discussões técnicas prejudica a avaliação adequada dos impactos e das medidas mitigatórias, além de limitar a capacidade do empreendimento de se adaptar às novas demandas sociais, ambientais e econômicas que surgiram nos últimos anos. Portanto, é essencial realizar uma revisão minuciosa para assegurar que o projeto esteja em conformidade com os parâmetros contemporâneos de desenvolvimento sustentável.

As respostas do Inema ainda carecem de detalhamento, especificidade e rastreabilidade. Tanto o Inema quanto o empreendedor frequentemente respondem de forma genérica,

prometendo informações futuras e adotando um “modus operandi” que dificulta a verificação do atendimento e, consequentemente, a própria análise técnica. É importante que as partes interessadas comecem a fornecer respostas mais detalhadas, incluindo evidências objetivas do cumprimento das solicitações, com identificação clara de onde estão, informando o nome do documento, versão, seção, item e número da página. Além disso, devem adotar uma postura proativa para garantir que processo de licenciamento ambiental seja conduzido de forma robusta, transparente e eficaz, assegurando a proteção do meio ambiente.

Salvador, 16 de outubro de 2024.

gov.br Documento assinado digitalmente
ALINE ROCHA FRANCA
Data: 16/10/2024 16:42:59-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Aline Rocha França
Analista Técnica | Bióloga, *PhD.*
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA

gov.br Documento assinado digitalmente
GEORGEA DA CRUZ SANTANA
Data: 16/10/2024 16:32:27-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Geórgea da Cruz Santana
Analista Técnica | Engenheira Florestal, *MSc.*
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA

gov.br Documento assinado digitalmente
MARIA BETANIA FIGUEIREDO SILVA
Data: 16/10/2024 16:28:54-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Maria Betânia Figueiredo Silva
Analista Técnica | Ciências Biológicas, *Msc.*
Analista Técnica
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA

gov.br Documento assinado digitalmente
MARCOS SILVA ALVES
Data: 16/10/2024 16:38:19-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Marcos Alves
Analista Técnico | Geólogo
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA

gov.br Documento assinado digitalmente
THIAGO ALEXSANDRO NOVAES DAS VIRGENS
Data: 16/10/2024 16:53:03-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Thiago Novaes
Analista Técnico | Engenheiro Ambiental, *PhD.*
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA)

gov.br Documento assinado digitalmente
VITOR SOUZA DO NASCIMENTO
Data: 16/10/2024 19:22:37-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Vitor Souza do Nascimento
Analista Técnico | Urbanista, Esp.
Central de Apoio Técnico (CEAT)/ MPBA