

**ANEXOS DO CONTRATO  
RETIFICADO  
CONCORRÊNCIA Nº 009/2019**

**OBJETO:** Delegação por meio de Parceria Público-Privada (PPP), na modalidade de concessão patrocinada, das obras e dos serviços necessários à construção, operação e manutenção, do Sistema Rodoviário Ponte Salvador - Ilha de Itaparica

**ALTERAÇÕES DO ANEXO DO CONTRATO:**

**DATA: 06/12/2019**

**RETIFICADO nº.08**

<b>Nº ORDEM</b>	<b>ITEM DO EDITAL</b>	<b>PÁGINA</b>
01	ANEXO VIII – REVISADO ITEM 2.1.A	5

**SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO**

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO**

Avenida Luís Viana Filho, nº 440 – 4ª Avenida, Prédio Anexo, 1º andar, Ala B  
Centro Administrativo da Bahia - CAB – Salvador / Bahia - CEP: 41.745-002

☎: (71) 3115-2174

<https://www.infraestrutura.ba.gov.br>

✉: [pontesalvadoritaparica@infra.ba.gov.br](mailto:pontesalvadoritaparica@infra.ba.gov.br)



**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA**  
**SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA**

## **ANEXO VIII - DIRETRIZES SOCIOAMBIENTAIS**

## 1 Introdução:

A Constituição Federal e as normas brasileiras, especialmente aquelas que se referem às questões ambientais, preconizam a preocupação em favor da sustentabilidade, considerando que a nossa lei máxima define o direito ao meio ambiente sadio e ao desenvolvimento como direitos humanos fundamentais. Temos que essa perspectiva reflete a busca pelo desenvolvimento nacional sustentável.

Em face a esse ditame constitucional, a Lei de Licitações (n.º 8.666/93) sofreu alteração no “caput” de seu art. 3º, pela Lei 12.349/2010, introduzindo a expressão “desenvolvimento nacional sustentável” como princípio para o processo licitatório.

Dessa forma, o agente público, no processo de licitação, além de deliberar sobre o objeto da contratação com a finalidade de atender à necessidade material, direta e imediata da Administração, deverá identificar critérios socioeconômicos ambientais orientadores da atividade a ser licitada, a fim de viabilizar as políticas públicas para o cumprimento das exigências impressas na legislação vigente.

Assim considerando, a **CONCESSIONÁRIA** deverá observar e cumprir, às suas expensas, no que for cabível, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal aplicáveis. Isto inclui a necessidade de observar o arcabouço legal referente aos ritos de Licenciamento Ambiental e obtenção de todas as licenças ambientais e/ou autorizações pertinentes ao objeto desta licitação.

Licenciamento ambiental é o procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e operação (ou outras) de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicadas ao caso (Resolução CONAMA 237/97. Art.1º, I).

Igualmente, o cumprimento legal para a execução de certas atividades, sobre as quais recaem a exigência de obtenção de licenças, autorizações e/ou anuências específicas, a serem dadas pelos respectivos órgãos licenciadores ou por órgãos gestores, estará sob total responsabilidade do **Concessionário**.

Ainda, a **CONCESSIONÁRIA** deverá pautar suas obrigações legais, no que tange aos aspectos ambientais, nas considerações traçadas neste **Edital**, acolhendo os critérios definidores do desenvolvimento sustentável indicados nas diretrizes aqui arroladas.

A Licitação Sustentável está assentada neste **Edital**, como aquela que prevê a necessidade de inclusão de cláusulas socioambientais, constituindo medidas que integrem crescimento econômico, preservação ambiental e desenvolvimento social. Deve levar em conta as consequências ambientais, sociais e econômicas decorrentes da atividade a ser implantada, em todos os aspectos, desde a elaboração dos projetos, à utilização de tecnologias e materiais

renováveis, aos métodos de produção, à logística e distribuição, bem como a criação de comprometimentos suplementares ao contratante em favor do território onde se instala o investimento.

Cabe observar que as questões relativas à política ambiental se inserem no grupo de normas sobre as quais incide a competência suplementar para estados e municípios (estes últimos sob a égide do interesse local, conforme artigo 30, Inciso I), como também acerca das quais a União só pode ditar “normas gerais”. Esses parâmetros estão localizados no art. 24 Incisos VI e VII da Constituição Federal, que autoriza expressamente os estados da Federação a legislar concorrentemente à União sobre florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição; proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico; e no artigo 30, Incisos I e II, que autoriza os municípios a legislar supletivamente à legislação federal / estadual sobre assuntos de interesse local. Em seu parágrafo 1º, fixa a competência da União em estabelecer apenas normas gerais, não exclui a competência suplementar dos Estados em seu parágrafo 2º e, no parágrafo 3º atribui competência legislativa plena aos Estados, para atender as suas peculiaridades, em caso de inexistência de Lei Federal; em caso de superveniência as normas gerais federais prevalecerão, suspendendo-se a eficácia de regras, que as contrariem. Os estados e municípios têm plena competência para legislar em matéria ambiental, desde que não se contrariem preceitos estabelecidos pelas leis federais, ou seja, desde que as novidades não tragam disfarçada desobediência às regras gerais. Desse modo, governos estaduais e prefeituras municipais podem tornar as normas federais mais restritivas, mas nunca menos restritivas do que aquelas válidas em todo território nacional.

Por outro lado, cumpre consignar que, muito embora a competência legislativa seja concorrente, a competência executiva para “proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas”, bem como, para “preservar as florestas, a fauna e a flora”, é comum, conforme determinado pelo artigo 23 da Constituição Federal, entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, cabendo a qualquer destes entes a atribuição de promover ações aptas a tais fins, observando a Lei Complementar 140/11. Estas atribuições foram assumidas plenamente pela Constituição Estadual da Bahia, em seus artigos 212 a 230, que compõem o seu capítulo específico de Meio Ambiente. Assume-se que estas disposições também estão incorporadas, pelos municípios interceptados pelo Sistema Rodoviário em tela, em diferentes níveis, sendo certo também que todos são responsáveis pela fiscalização do empreendimento em seus territórios.

Os órgãos pertencentes ao Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, dentro de suas esferas de competência, têm a obrigação legal de fazer valer os imperativos da política Nacional de Meio Ambiente -PNMA, seus mecanismos e instrumentos, ainda que não existisse, no nível estadual ou municipal, norma ambiental própria.

Neste sentido, os ritos relacionados ao Licenciamento Ambiental aqui assinalados, tem como objetivo cumprir, além das normas federais, os requisitos legais expressos na Política de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade do estado da Bahia, instituída pela Lei Estadual nº 10.431/2006 e suas alterações, regulamentada pelo Decreto Estadual 14.024/2012 e suas alterações. Ademais, os ritos apresentados devem considerar ainda decretos, resoluções e outros dispositivos que normatizam as questões ambientais no Estado da Bahia, sempre em consonância com o arcabouço legal federal.



Visto as peculiaridades do presente processo de concessão, as obrigações relacionadas à obtenção da Licença de Instalação - LI e demais licenças, autorizações e anuências pertinentes estão atreladas ao atendimento das condicionantes definidas pelo órgão regulador durante o processo de obtenção da Licença Prévia- LP. A Tabela 01 discrimina todas as CONDICIONANTES/ATRIBUIÇÕES, que terão seu atendimento necessário para obtenção das licenças obrigatórias para implantação do empreendimento.

As Diretrizes Ambientais deverão estar inseridas no **Sistema de Gestão Integrada- SGI** da **Concessionária**, a ser apresentado conforme **Anexo XIII– Sistema de Gestão Integrado – SGI**.

As ações relacionadas ao cumprimento, pela **CONCESSIONÁRIA**, das diretrizes e dos preceitos legais de sustentabilidade definidos neste **Edital**, deverão responder pela observação das seguintes premissas:

- conservação ambiental;
- prevenção de processos poluentes;
- atendimento à legislação;
- contribuição ao desenvolvimento sustentável;
- hierarquia da mitigação.

## 2 Diretrizes Gerais:

A **Concessionária** deverá acolher em seu **Sistema de Gestão Integrada (SGI)**, as diretrizes estabelecidas neste **Edital**. O **SGI** é uma ferramenta de gerenciamento, que busca aliar qualidade, responsabilidade social, meio ambiente, segurança e saúde ocupacional no trabalho. Apresenta-se como um instrumento de controle e qualidade socioambiental que contribui para a diminuição de acidentes e impactos ambientais, economia de recursos e aumento da qualidade, redução das falhas nos processos, otimização do tempo e do planejamento bem como a padronização de processos.

A gestão ambiental do projeto deve considerar e incluir a implementação de processos, medidas e ações contemplando a aplicação dos princípios da Produção Mais Limpa e também, quando possível, a adoção de soluções inovadoras.

Para a aceção dos critérios a serem considerados na Gestão Ambiental deste projeto, foram considerados os preceitos descritos pelos **Padrões de Desempenho Social e Ambiental**.

Deverão fazer parte do **Sistema de Gestão Integrada**, os requisitos constantes nos Padrões de Desempenho Ambiental e Social, conforme definidos neste Edital, como a seguir:

- Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais- **Anexo VIII A**;
- Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho- **Anexo VIII B**



- Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição-**Anexo VIII C**;
- Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade - **Anexo VIII D**;
- Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário;
- Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos;
- Padrão de Desempenho 7: Povos e Comunidades Tradicionais;
- Padrão de Desempenho 8: Patrimônio Cultural.

Os Padrões de Desempenho **1 e 4** dizem respeito tanto ao atendimento dos aspectos físico bióticos como dos socioambientais, de forma ampla e sistemática.

Integram o enfoque das questões mais específicas dos impactos físico bióticos os Padrões de Desempenho **3 e 6**.

Os Padrões de Desempenho **2, 5, 7 e 8** complementam o atendimento aos aspectos pertinentes a sócio economia.

É importante fazer destaque para o termo utilizado aqui, no Padrão de Desempenho 7 como "Povos e Comunidades Tradicionais", não há uma definição universal para este termo. Assim sendo, e considerando o Decreto da Presidência da República nº 6.040, de 07 de fevereiro de 2007, que instituiu a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, bem como as particularidades e importância que atemática tem na área em que o empreendimento será instalado, considera-se mais apropriado o termo "Povos e Comunidades Tradicionais".

## 2.1 Os Padrões de Desempenho Socioambientais Gerais

**A) Padrão de Desempenho 1 – Avaliação e Gestão de Riscos Socioambientais** - processo dinâmico e contínuo que envolve toda a estrutura da empresa visando promover os melhores resultados sociais, ambientais e financeiros.

A **Concessionária** deverá implantar, até o final do 2º ano do prazo da **Concessão**, o Sistema de Gestão Ambiental e Social - SGAS, que integra o **Sistema de Gestão Integrada - SGI**, tendo como base boas práticas do setor. A implantação deste sistema deve contemplar os requisitos expressos no Padrão de Desempenho 1, descritos no **Anexo VIII A**. Sendo necessário compreender os aspectos:

- Política;
- Identificação de Riscos e Impactos;
- Programas de Gestão;
- Capacidade e Competência Organizacional;
- Preparação e Resposta à Emergência;

- Monitoramento e Análise; e
- Engajamento das Partes Interessadas.

Destaca-se ainda a necessidade de criar mecanismos de atendimento às reclamações externas bem como uma emissão sistemática e contínua de informações às comunidades afetadas e usuários, conforme o Padrão de Desempenho citado.

A Gestão Ambiental e Social deverá conter um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) permeando a operação do trecho rodoviário objeto da concessão em função, os quais deverão ser elaborados sob a orientação de regulamentos estaduais e boas práticas reconhecidas. Destaca-se ainda, conforme arcabouço legal aplicável, necessidade da manutenção e atualização dos citados documentos. Além de atender os requisitos legais expressos no arcabouço legal estadual, os citados documentos devem permear os preceitos descritos nos Padrões de Desempenho 1, 3 e 4.

**B) Padrão de Desempenho 4 - Saúde e Segurança da Comunidade** - prevê direcionamentos e requisitos voltados à gestão dos riscos e impactos relacionados à segurança e saúde humana gerados pela exposição da comunidade às atividades, equipamentos e a infraestrutura do projeto e deverá estar alinhado com o Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional- SSO do Sistema Integrado de Gestão. Compreende os seguintes aspectos:

- Qualidade e disponibilidade de água;
- Segurança estrutural da infraestrutura do projeto;
- Plano de combate a incêndios;
- Requisitos para edificações;
- Tráfego seguro;
- Gestão e transporte de materiais;
- Prevenção de doenças;
- Preparação de emergência e resposta; e
- Segurança patrimonial.

Os aspectos acima enumerados são estreitamente vinculados às questões de engenharia, seja na fase de implantação (obras), em questões operacionais ou de infraestrutura. Assim, os projetos de engenharia, bem como a adoção das infraestruturas pertinentes, deverão ser considerados à luz das boas práticas nacionais e internacionais.

Tendo em vista as principais características de um empreendimento rodoviário, bem como a área de inserção do **Sistema Rodoviário –Ponte Salvador – Ilha de Itaparica**, são destacados a seguir, os principais requisitos a serem gerenciados pelo **Concessionário**, além de atendimento das diretrizes definidas no **Anexo II – Programa de Exploração Rodoviária- PER**:

- a. O tráfego seguro é um aspecto de suma importância em empreendimentos rodoviários em geral, e deve permear todo ciclo de vida do empreendimento.

- b. A infraestrutura a ser adotada se torna essencial a este aspecto e desta forma todos requisitos de engenharia devem seguir as boas práticas do setor.
- c. O tráfego seguro e respectivos aspectos envolve diversos públicos, não apenas o público interno, ou seja, os colaboradores da **Concessionária**, mas também toda a gama de usuários e comunidades do entorno.
- d. Além de campanhas educacionais contínuas direcionados aos usuários e lindeiros, a Concessionária, deve adotar formas de gerenciamento de seus colaboradores, utilizar sistemas integrados do controle do tráfego na rodovia, bem como prover a infraestrutura adequada a demanda rodoviária.
- e. A Concessionária, deverá concentrar esforços e recursos na prevenção e minimização da exposição da comunidade aos riscos e impactos da rodovia. Ademais, é absolutamente necessário prover a mobilidade segura de pedestres e veículos, seja na ocasião das obras ou na própria operação do empreendimento, principalmente em áreas urbanas e aglomerados populacionais lindeiros ao trecho rodoviário objeto da concessão.
- f. A segurança estrutural da infraestrutura do projeto é outro ponto relevante no que se refere à segurança e saúde da comunidade em geral.

De acordo com o Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias, publicado pelo DNIT (2006), considera-se passivo ambiental toda a ocorrência decorrente da falha na construção, restauração ou manutenção da rodovia, capaz de atuar como fator de dano ou de degradação ambiental à área de influência direta, ao corpo estradal, ou condições climáticas adversas ou causadas por terceiros, capaz de atuar como fator de dano ou de degradação ambiental à faixa de domínio da rodovia, ao corpo estradal ou ao usuário. Desta forma, é essencial à segurança de usuários, colaboradores da Concessionária e comunidades do entorno uma gestão adequada dos passivos ambientais.

Para atendimento às comunidades do entorno a Concessionária deverá elaborar procedimentos e desenvolver ações voltadas à prevenção de doenças, que deverão fazer parte do Sistema de Gestão Ambiental e Social incluindo o monitoramento e controle ativo, além da realização de campanhas de sensibilização para trabalhadores e comunidade em geral e até mesmo atendimento médico e parcerias com instituições públicas e/ou privadas.

Tendo em vista a existência de receptores humanos próximos à área do empreendimento, bem como existência de aglomerados e áreas urbanas lindeiras, deve ser dada atenção especial à exposição da população e grupos mais vulneráveis ao ruído ambiental e emissão atmosférica, aspectos estes diretamente relacionados à saúde humana.

A **Concessionária** deverá apresentar procedimentos específicos em relação ao ruído ambiental e emissão atmosférica.

Conforme já citado anteriormente, a **Concessionária** deverá executar e implementar um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) atendendo os requisitos legais aplicáveis, bem como os preceitos descritos nos padrões de desempenho descritos nos Anexos VIII A, VIII B, VIII C e VIII D.



A segurança patrimonial é um serviço comum em concessões rodoviárias, principalmente em praças de pedágio e bases de apoio e de serviços ao usuário, atividade com interface direta com colaboradores do **Concessionário**, usuários do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica** e, eventualmente, com comunidades e população do entorno. Desta forma, a **Concessionária**, ao contratar trabalhadores diretos ou contratados para serviços de segurança patrimonial, deverá avaliar rigorosamente os riscos gerados por seus acordos de segurança. Neste sentido deve seguir princípios de proporcionalidade e boas práticas internacionais no que se referir às formas de contratações, normas de conduta, treinamento, equipamentos e monitoramento desses trabalhadores e estar, sempre, em conformidade com a legislação vigente.

A **Concessionária** deverá avaliar adequadamente os prestadores de serviços de segurança para garantir que estes sejam de fato qualificados e sigam as boas práticas do setor, bem como fornecerá treinamento adequado no uso da força e armas de fogo (se for o caso) e em como se comportar de maneira apropriada para com os trabalhadores e comunidade em geral, exigindo que tais prestadores de serviço atuem dentro da legislação aplicável. Desta forma, é fundamental a elaboração de procedimentos adequados que auxiliem no cumprimento dos requisitos citados.

A **Concessionária** deverá obter ou fazer com que seus contratados/subcontratados responsáveis pelas obras obtenham todas as licenças ambientais, autorizações e/ou anuências inerentes a atividades ou estruturas outras, utilizadoras de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, tal como é o caso das Usinas de Asfalto, Jazidas, Pedreiras, Captação e Uso da água e tudo o que tiver relacionado às obras. Ademais, deverá garantir que eventuais subcontratados cumpram adequadamente todos requisitos legais aplicáveis, bem como garantir o atendimento dos padrões de qualidade ambiental expressos na legislação vigente.

A **Concessionária** e/ou contratados/subcontratados, sempre que pertinente, deverão obter as autorizações e cumprir os requisitos legais aplicáveis relativos a utilização de recursos hídricos (Outorga de uso e captação de recursos hídricos), intervenção de áreas protegidas (Declaração de Intervenção em Áreas Protegidas), Autorização de Supressão Vegetal, entre outros.

Conforme já salientado, caso outros programas socioambientais e/ou exigências sejam solicitadas pelo órgão ambiental competente e/ou instituições intervenientes, a **Concessionária** deverá tomar todas as ações e medidas cabíveis para o pleno atendimento destas.

## 2.2 Os Padrões de Desempenho dos Aspectos Físicos e Bióticos

**A) Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição:** estabelece os critérios relacionados à eficiência de recursos, prevenção e controle da poluição, de acordo com as tecnologias e práticas internacionalmente disseminadas. Neste sentido, a **Concessionária** deverá cumprir os limites de emissão de poluição e padrão de qualidade ambiental preconizados no arcabouço legal federal, estadual e municipal. Além da gestão

socioambiental do empreendimento ter que atuar sobre todas as formas de poluição, destaca-se os seguintes aspectos que devem ser considerados, dentre outros:

- Procedimento geral de prevenção à poluição;
- Procedimento geral de eficiência de recursos;
- Procedimentos específicos relacionados às seguintes temáticas:
  - ✓ Qualidade da água e efluentes;
  - ✓ Ruído;
  - ✓ Qualidade do ar;
  - ✓ Manejo de águas pluviais e conservação do solo;
  - ✓ Manejo da faixa de domínio;
  - ✓ Manutenção das vazões hídricas dos corpos a serem transpostos; e
  - ✓ Programa de Monitoramento de Passivos Socioambientais, em especial os de cunho geotécnicos.

**B) Padrão de Desempenho 6 - Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos:** é voltado a assegurar a conservação da biodiversidade e serviços ecossistêmicos por meio da hierarquia de mitigação (evitar, minimizar, restaurar, compensar).

Visa, também, assegurar que transformações e/ou degradações em habitats modificados, naturais e críticos sejam efetivadas após a realização e comprovação das ações e medidas preconizadas.

A implantação do projeto deve observar os aspectos acima mencionados, buscando, sempre que possível, adotar soluções para a não geração do impacto e, quando inevitável e necessário, a sua mitigação e/ou compensação.

Assim, a **Concessionária** deverá adotar medidas de mitigação e compensação, considerando a aplicação das seguintes premissas:

- Evitar impactos sobre a biodiversidade por meio da identificação e proteção de áreas de reabilitação/preservação ('set-aside');
- Implementar medidas para minimizar a fragmentação do habitat, como corredores biológicos;
- Restaurar habitats durante e/ou após as operações; e
- Implementar compensações de biodiversidade.

O presente Padrão de Desempenho deverá ser aplicado pela **Concessionária**, especialmente considerando que, em função dos resultados dos estudos preliminares desenvolvidos, haverá a necessidade de supressão vegetal.

De acordo com o Padrão de Desempenho em tela, a **Concessionária**, não poderá transformar ou degradar de forma significativa um habitat natural, a menos que hajam outras alternativas tecnológicas e/ou locais viáveis dentro da região para o desenvolvimento do projeto, devendo ser considerada, para a implementação de uma atividade, a priorização de um habitat modificado.

Considerando a necessidade de implementação de ação ou uso de habitat natural, deverão ser identificados e considerados os pontos de vista das partes interessadas, incluindo as Comunidades Afetadas, com relação à extensão da transformação e da degradação.

O impacto deverá sempre ser minimizado e/ou compensado, no caso de não haver a possibilidade de alternativa para evitar a transformação ou degradação de um habitat/ecossistema.

Na ocasião de habitats críticos a **Concessionária**, deverá considerar e comprovar:

- A inexistência de alternativas viáveis dentro da região para o desenvolvimento do projeto em habitats modificados ou naturais que não sejam críticos;
- O projeto não acarreta impactos adversos mensuráveis sobre os valores de biodiversidade para os quais o habitat crítico foi designado, nem sobre os processos ecológicos que dão suporte àqueles valores de biodiversidade;
- O projeto não acarreta a redução líquida da população global e/ou nacional/regional de nenhuma espécie Gravemente Ameaçada ou Ameaçada durante um período de tempo razoável; e
- Um programa de monitoramento e avaliação da biodiversidade sólido, adequadamente elaborado e de longo prazo está integrado ao programa de gestão ambiental.

Segundo o Padrão de Desempenho 6, quando houver probabilidade de as comunidades afetadas serem prejudicadas, elas deverão participar da determinação de serviços de ecossistemas prioritários em conformidade com o processo de engajamento de partes interessadas, conforme definido no Padrão de Desempenho 1.

Os impactos sobre os serviços de ecossistemas prioritários que forem relevantes para as comunidades afetadas e quando o concessionário tiver controle direto da gestão ou influência significativa sobre tais serviços de ecossistemas, os impactos adversos devem ser evitados. Se estes impactos adversos não forem inevitáveis, a Concessionária deverá pôr em prática ações e medidas de mitigação que tenham por objetivo manter o valor e a funcionalidade dos serviços ecossistêmicos em voga.

Visando o atendimento aos requisitos e diretrizes a **Concessionária** deverá elaborar procedimentos específicos que abordem a conservação da biodiversidade, que auxiliem no atendimento aos requisitos do Padrão de Desempenho 6, incluindo:

- Ações sistemáticas voltadas a conservação da fauna, flora e serviços ecossistêmicos;
- Ações e planos de restauração e compensação ambiental; e
- Consulta a partes interessadas, bem como das instituições gestoras de áreas protegidas.

A construção de pontes implica em impactos sobre o sistema hídrico, o que preconiza, no caso em tela, a especial observância, pela Concessionária, das diretrizes sobre a conservação dos sistemas marinhos da Bahia de Todos os Santos (BTS), a serem impactados pela implantação da **Ponte Salvador-Ilha de Itaparica**.

Desse modo, deverão ser considerados com particular atenção às condicionantes referentes ao meio aquático, constantes da Licença Prévia expedida pelo INEMA, bem como a aplicação dos Planos e Programas indicados no EIA. Estes, devem contemplar diretrizes de monitoramento desde a fase de projeto, aplicando pesquisa de controle de fauna e dos índices de qualidade da água antes de iniciada a implantação, considerando particularmente as medidas de controle e mitigação na fase de construção da Ponte.

O Programa de Salvamento do Patrimônio Arqueológico deve contemplar as diretrizes, etapas e ações para a prospecção arqueológica no fundo da BTS, seguindo as normas e anuências dos órgãos competentes.

### 2.3 Os Padrões de Desempenho Socioeconômicos

**A) Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho- Anexo 8B**, tem a função de promover o tratamento de trabalhadores de forma justa e igualitária, sem discriminação e com igualdade de oportunidades. A **Concessionária** deve realizar como política prioritária, o empenho para a contratação de mão de obra local, através do SineBahia, oferecendo qualificação prévia em parceria com a Secretaria do Trabalho, Emprego, Renda e Esporte - SETRE.

A **Concessionária** deve promover uma relação saudável entre colaboradores, bem como garantir a proteção dos colaboradores internos, trabalhadores terceirizados e trabalhadores pertencentes à cadeia de fornecimento do empreendimento.

Previamente, fica estabelecido que a **Concessionária** deve incluir em seu sistema de recursos humanos: políticas e código de Ética, procedimentos e metas que considerem não apenas seus contratados diretos (funcionários), como também: terceirizados / subcontratados e colaboradores da cadeia de abastecimento principal do empreendimento, conforme os itens abaixo:

- Criar políticas e procedimentos de recursos humanos;
- Respeitar acordos coletivos e prover condições de trabalho e emprego (os salários e benefícios, os descontos em folha, as jornadas de trabalho, os entendimentos sobre horas extras e sua remuneração, intervalos, dias de descanso e licenças por motivo de saúde, maternidade, férias ou feriados);
- Prover condições razoáveis de trabalho e emprego, ou seja, estas devem estar compatíveis:
  - i. condições estabelecidas para o trabalho do mesmo tipo em empreendimentos similares na área/região onde o trabalho é executado;
  - ii. acordo coletivo ou outra negociação reconhecida entre outras organizações de empregadores e representantes de trabalhadores na tipologia de projeto em questão;
  - iii. decisão arbitral ou
  - iv. condições determinadas pela legislação nacional;
- Criar Código de Ética;
- Estabelecer cartilhas sobre os procedimentos vigentes, bem como sobre as condições de trabalho e emprego de responsabilidade do empregador;
- Criar ferramenta para operacionalizar mecanismo de reclamação;

**B) Padrão de Desempenho 5 - Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário** - conforme documentação dos estudos preliminares já executados no âmbito do projeto do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica**, foram verificadas áreas onde ocorrerão desapropriações e reassentamentos. A **Concessionária** deverá apresentar um Programa de Desapropriações e Reassentamentos atendendo aos requisitos descritos nos padrões de desempenho respectivos. O citado Padrão de Desempenho refere-se tanto ao deslocamento físico quanto ao econômico, como perda de bens ou de acesso a bens, bem como perda de fontes de renda ou de outros meios de subsistência. O reassentamento é considerado involuntário quando as pessoas ou comunidades afetadas não têm o direito de impedir a aquisição da terra ou restrições ao seu uso, resultando em deslocamento físico ou econômico. Neste sentido, deverão ser executados pela **Concessionária** as seguintes ações:

- Plano de Ação de Reassentamento e
- Auditoria de Conclusão de Reassentamento.

O Plano de Ação de Reassentamento deverá incorporar os requisitos aplicáveis deste Padrão de Desempenho, independentemente do número de pessoas afetadas considerando a indenização pelo custo total de reposição dos bens perdidos (na ocasião de lucro cessante). A elaboração deste plano objetiva minimizar os impactos negativos do deslocamento, identificar oportunidades de desenvolvimento, desenvolver um orçamento e cronograma de reassentamento e estabelecer os direitos de todas as categorias de pessoas afetadas.

Deverá sempre ser dedicada uma atenção especial às necessidades dos mais pobres e vulneráveis. E todas as transações para a aquisição de direitos sobre a terra, bem como as medidas indenizatórias e as atividades de realocação, deverão ser documentadas.

O Plano de Reassentamento e/ou o Plano de Ação fornecerá uma indicação clara com relação a como as famílias e comunidades afetadas serão envolvidas em um processo contínuo de consulta organizada e interativa através do processo de planejamento, implementação e monitoramento do reassentamento. Procedimentos de monitoramento e avaliação deverão ser estabelecidos para acompanhamento da execução do Plano de Ação de Reassentamento, visando viabilizar a aplicação de medidas corretivas que forem necessárias.

O Plano de Ação de Reassentamento será dado como executado quando os impactos adversos provocados pelo reassentamento tiverem sido tratados em conformidade com o plano pertinente, bem como com os objetivos deste Padrão de Desempenho.

Adicionalmente, a Concessionária deverá proceder uma Auditoria de Conclusão de Reassentamento nas circunstâncias em que se considerar que o reassentamento possa implicar impactos sociais adversos significativos. O elevado risco social associado ao requisito de auditoria de fechamento, poderá estar relacionado à vulnerabilidade específica das famílias afetadas. Recomenda-se que esta auditoria seja realizada por equipe especializada .

A Auditoria de Conclusão deverá ser realizada assim que todos os principais compromissos do Plano de Ação de Reassentamento e o período de monitoramento acordado forem concluídos. Tal auditoria objetiva avaliar se as atividades realizadas a fim de restaurar o padrão de vida da população afetada foram concebidas e realizadas adequadamente.

**C) O Padrão de Desempenho 7: Povos e Comunidades Tradicionais** são identificados como populações de quilombolas, indígenas, ciganos, caiçaras, extrativistas, quebradeiras, sertanejos, fundo



e fecho de pasto, geraizeiros, pescadores artesanais e outras, podendo-se incluir neste rol a maioria das pequenas comunidades rurais da Bahia que praticam a agricultura de subsistência.

**D) Padrão de Desempenho 8 - Patrimônio Cultural e legislação pertinente:** a Concessionária é responsável, dentre outras obrigações, por desenvolver medidas para gerenciar descobertas por meio de um procedimento específico, que será aplicado sempre que um patrimônio cultural for encontrado, garantindo que não serão realizadas intervenções na descoberta até que esta seja devidamente avaliada por profissionais especialistas e que sejam definidas ações compatíveis com os requisitos deste. Neste sentido é de extrema importância observar os estudos e requisitos específicos exigidos no processo de licenciamento ambiental e também junto ao Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - IPHAN. Desta forma, o referido procedimento a ser elaborado pela Concessionária deverá permear, dentre outros, os seguintes aspectos:

- Atender legislação pertinente, bem como Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural;
- Elaborar diagnóstico identificação e proteção do patrimônio cultural;
- Estabelecer procedimentos para possíveis descobertas aleatórias, a ser aplicado nos casos em que um patrimônio cultural não conhecido for encontrado;
- Consultar a comunidades que utilizem (ou já tenham utilizado) o patrimônio em tela e que definam as condições de acessibilidade do patrimônio para comunidades afetadas pertinentes; e
- Seguir os requisitos acerca de:
  - (i) Remoção de patrimônio cultural que possa ser reproduzido;
  - (ii) Remoção de patrimônio cultural que não possa ser reproduzido; e
  - (iii) Interferências em patrimônio cultural crítico.

### 3. Considerações finais

Tendo em vista o exposto recomenda-se que os estudos socioambientais para obtenção das licenças, autorizações e/ou anuências socioambientais definitivas pertinentes, sejam elaborados à luz dos Padrões de Desempenho para que os resultados obtidos otimizem os recursos do futuro concessionário. Os estudos realizados durante o processo da Licença Prévia e sua matriz de condicionantes deverão ser a base de todo programa de Gestão Ambiental o qual deverá estar devidamente inserido ao Sistema Integrado de Gestão do empreendimento, conforme descrito no **Anexo XIII**.

**TABELA 01 – CONDICIONANTES X ATRIBUIÇÕES**

ITEM	REVISADA	CONDICIONANTE	ATRIBUIÇÃO
I		Priorizar no projeto a utilização de fontes limpas de energia	<b>Concessionária</b>
II		Apoiar as Prefeituras municipais para revitalização da orla dos municípios de Vera Cruz e Itaparica	<b>Concedente</b>
III		Criar um grupo visando o acompanhamento e minimização dos conflitos socioambientais durante as fases do projeto e implantação do empreendimento	<b>Concessionária</b>
IV		Promover com os órgãos estaduais e municipais competentes, a ampliação e requalificação do hospital geral de Itaparica e do hospital Maria Amélia Santos de Vera Cruz, bem como a ampliação do serviço de transporte especializado/equipado (ambulância) para acessar hospitais de alta complexidade	<b>Concedente</b>
V		Promover, através da articulação com os órgãos estaduais e municipais competentes, a ampliação da oferta dos serviços públicos de saúde, educação, saneamento básico, transporte, moradia, segurança e regularização fundiária	<b>Concedente</b>
VI		Promover, através da articulação com o órgão estadual competente, as melhorias nas condições de segurança pública propostas no plano urbanístico intermunicipal - PUI, incluindo complexo policial na Ilha de Itaparica, composto por unidade do corpo de bombeiros, delegacia, companhia de polícia militar e departamento de polícia técnica, um posto permanente de controle na Ponte do Funil e sede da Cia. de Polícia de Proteção Ambiental (coppa)	<b>Concedente</b>

VII		Propor medidas de gerenciamento de conflitos em áreas de processos minerários destinada a minimizar os conflitos entre as vias rodoviárias propostas no projeto e o potencial aproveitamento de recursos geológicos que venham a ser descobertos, no futuro próximo, na Ilha de Itaparica.	<b>Concedente e Concessionária</b>
VIII		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)	<b>Concedente</b>
IX		Apresentar alternativa locacional da rotatória da variante com a rodovia BA-868 (acesso a Baiacu) devido à presença de corpos hídricos no local, ou excluir a rotatória com a solução de engenharia adequada	<b>Concessionária</b>
X		Apresentar cronograma que contemple a construção dos túneis da Via Expressa de Salvador previstos no EIA, antes do término da construção da ponte	<b>Concessionária</b>
XI		Articular com os órgãos estaduais competentes, a requalificação dos terminais hidroviários de Bom Despacho e de São Joaquim com melhorias na qualidade do sistema ferry boat e dos terminais tnmb (mercado modelo) e Mar Grande, bem como a modernização das embarcações que atendem à ligação entre o tnmb e Mar Grande	<b>Concedente</b>
XII		Dar continuidade aos termos de compromissos firmados visando o apoio e implementação dos planos diretores de desenvolvimento urbano dos municípios de Vera Cruz e de Itaparica	<b>Concedente</b>
XIII		Garantir, por meio da articulação com os órgãos estaduais competentes, a melhoria e recuperação das rodovias estaduais (BA-882, BA-868, BA-532, BA-533) e das principais estradas vicinais da Ilha de Itaparica	<b>Concedente e Concessionária</b>





**GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA**  
**SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA**

XIV		Apoiar a elaboração e implementação dos planos municipais de educação e cursos de qualificação para os professores das escolas municipais da Ilha de Itaparica	<b>Concedente e Concessionária</b>
XV		Apresentar alternativa locacional da praça de pedágio, próxima a Ponte do Funil, visando afastá-la da área de manguezal	<b>Concessionária</b>
XVI		Apresentar estudo de diagnóstico de fauna e coleta de dados primários dentro da área diretamente afetada (ADA) do projeto da variante	<b>Concessionária</b>
XVII		Apresentar estudos de vento para a cota do tabuleiro da ponte e projeto de segurança para transeuntes na faixa de emergência da ponte	<b>Concessionária</b>
XVIII		Elaborar mapa êmico das comunidades tradicionais da Ilha de Itaparica de acordo com o mapeamento elaborado na etapa de licenciamento do projeto, 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	<b>Concessionária</b>
IX	SIM	Reenquadrar o parque florestal e reserva ecológica de Itaparica conforme as diretrizes do sistema nacional de unidades de conservação - SNUC, redefinir em detalhes a nova poligonal proposta no âmbito do projeto com foto e imagem de satélite (escala 1:5.000) baseado em estudos prévios, excluindo as áreas antropizadas, incluindo e indicando as potenciais áreas preservadas da Contra costa da Ilha de Itaparica. A Concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação, a título de compensação ambiental, conforme estabelecidos nos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto no 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental	<b>Concessionária e Concedente</b>



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

XX		Apresentar ART's ou documentos equivalentes dos conselhos de classe dos respectivos responsáveis técnicos para todos os projetos, estudos, planos e programas.	<b>Concessionária</b>
XXI		Apresentar parecer da capitania dos portos sobre o projeto de construção da ponte, de acordo com as normas da autoridade marítima (Normam 11)	<b>Concessionária</b>
XXII		Atender às recomendações da SPU, observando todas as normas de segurança pública, sanitária e do trabalho necessárias e exigidas pela legislação vigente, sendo obrigatória a afixação, em local de fácil visualização de alvarás e/ou certificados expedidos pelos órgãos públicos competentes, bem como, a segurança, limpeza, manutenção e conservação e fiscalização da área em questão	<b>Concessionária</b>
XXIII		Atender às recomendações do ICMBIO conforme ofício no 41/2016/dibio/icmbio, quanto aos impactos ambientais relativos às tartarugas marinhas	<b>Concessionária</b>
XXIV		Requerer a devida licença ambiental para os canteiros de obras a serem instalados na ilha de Itaparica, antes do pleito da licença de instalação	<b>Concessionária</b>
XXV		Atender à manifestação do IPHAN respeitando as determinações da nota técnica no 01/2009-iphan/ba	<b>Concessionária</b>
XXVI		Apresentar no plano de tráfego de obras o detalhamento da logística de transporte da obra, considerando: a) cadastro das vias afetadas, em especial a travessa Frederico Pontes, b) o incremento de caminhões/dia no trecho a ser percorrido entre cada frente de obra e o percentual dessa demanda na capacidade atual das vias locais; c) medidas mitigadoras, d) manifestação e/ou anuência dos órgãos municipais competentes quanto à interrupção de vias pelas atividades de obras; e) definição dos desvios a serem implantados nas diferentes intervenções e as sinalizações necessárias aos trechos	<b>Concessionária</b>

XXVII		Apresentar projeto detalhado da execução da ponte, com medidas que evitem o despejo ao mar de qualquer resíduo ou efluente oriundo da operação construtiva da ponte, em todas as suas fases	Concessionária
XVIII		Apresentar alteração do traçado da variante entre os pontos: a) estacas 667/1666 (coordenadas geográficas utm w/s 535460/8560182) e estacas 835/1835 (utm w/s 533632/8558471), aproximando este trecho da coordenada geográfica utm w/s 534546/8559357; b. Estacas 834/1885 (coordenadas utm w/s 532947/8557763) e estacas 834/1833 (coordenadas utm w/s 533632/8558471), aproximando este trecho da coordenada geográfica 533296/8558184; c. Afastar do manguezal da Contra Costa e da poligonal do parque ecológico de Baiacu: estacas 345/1344 (coordenadas utm w/s 536547/8562778) e estacas 519/1518 (coordenadas utm w/s 537528/8565947), aproximando este trecho da coordenada geográfica 537700/8564542; d. Redefinir no projeto a localização da interseção na nova variante com a rodovia BA-001, segmento d, atualmente na estaca 1046+2,835 para a solução mais próxima da Ponte do Funil , conforme estudos urbanísticos apresentados pela SEDUR em nota técnica.	Concessionária
XXIX	SIM	Requerer a devida licença ambiental para as áreas destinadas para o bota fora de material excedente originado do movimento de terra (corte/aterro) para a implantação do empreendimento, contemplando o respectivo projeto, no prazo máximo de até 120 dias antes do início das obras	Concessionária



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

XXX	EXCLUÍDA	Apresentar detalhamento do programa de manejo e recomposição da vegetação incluindo diretrizes para o controle da supressão da vegetação, tais como: realização de resgate de flora, cronograma de supressão priorizando os períodos de menor precipitação, delimitação prévia das áreas de corte e intervenção em APP, treinamento ambiental contínuo da mão de obra quanto aos cuidados com a flora e com a fauna; destinação adequada do material orgânico resultante da supressão; acompanhamento da supressão de vegetação por profissionais habilitados para a salvaguarda da fauna e da flora. Apresentar, no âmbito do programa de manejo e recomposição da vegetação foto ou imagem de satélite (no mínimo na escala 1:10.000) indicando as potenciais áreas para a realização dos plantios compensatórios, considerando a implantação de novas áreas verdes no entorno do empreendimento;	Concessionária
XXXI		Apresentar o detalhamento do programa de controle da fauna doméstica e sinantrópica durante a construção, contemplando o controle sanitário de vetores, além de medidas de controle da fauna doméstica, como o estabelecimento de parcerias com instituições do município para a destinação dos animais encontrados nos canteiros de obras, o cadastramento dos animais domésticos das famílias desapropriadas/reassentadas, apoio à castração e vacinação, campanhas de conscientização sobre temas correlatos junto aos trabalhadores da obra e famílias afetadas	Concessionária

XXXII		Apresentar o plano de controle ambiental - PCA e inserir o detalhamento das medidas mitigadoras sobre o incômodo à população e atividades econômicas lindeiras à obra, 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	<b>Concessionária</b>
XXXIII		Apresentar plano de fogo em caso de desmonte das seções plenas e dos matacões ou blocos de rocha com uso de explosivos	<b>Concessionária</b>
XXXIV		Apresentar programa de sondagens geológicas na área de implantação do empreendimento, contemplando as possíveis alterações do fundo marinho devido a eventual imersão dos materiais resultantes da escavação das estacas da ponte, avaliando a alteração da dinâmica costeira - Ilha de Itaparica	<b>Concessionária</b>
XXXV		Apresentar programa geotécnico da contenção da instabilidade de maciços intervencionados por obras subterrâneas (novos túneis e interferências nos atuais em Salvador)	<b>Concessionária</b>
XXXVI		Apresentar projeto de criação de espaço para comercialização de itens produzidos pela comunidade da área de influência direta -AID, tendo em vista o forte impacto de implantação do empreendimento e a impossibilidade da absorção absoluta de toda a mão de obra disponível, criando condições para a ocupação produtiva da mão de obra menos qualificada, mediante a elaboração de programa a ser construído juntamente com esse público específico, contribuindo para a sua inserção de forma digna no mercado, para a melhoria da qualidade de vida e do poder aquisitivo da comunidade local	<b>Concessionária</b>
XXXVII		Apresentar projeto de sistema de esgotamento sanitário - SES e do sistema de abastecimento de água - SAA do empreendimento	<b>Concessionária</b>

XXXVIII		Apresentar projeto detalhado de escavação das estacas de fundação da ponte, com medidas que evitem dispersão ao mar do material oriundo da cravação das camisas metálicas, da escavação, bem como da lama bentônica de estabilização	<b>Concessionária</b>
XXXIX		Apresentar projeto do sistema de drenagem na área do empreendimento	<b>Concessionária</b>
XL		Apresentar projeto executivo do empreendimento sobre foto aérea ou imagem de satélite em escala 1:5.000 ou superior e versão digital do mesmo em extensão ".kmz"	<b>Concessionária</b>
XLI		Apresentar proposta para novas ligações hidroviárias no âmbito do plano diretor de transporte hidroviário da BTS (ssa-itaparica, itaparica-salinas, bom despacho-maragogipe/são roque)	<b>Concedente</b>
XLII		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; 5.4 - programa de educação ambiental de trabalhadores; 5.5. - programa de comunicação social, 5.6 - programa de compensação socioambiental, 5.7 - programa de controle de processos de sedimentação e/ou erosivos e assoreamento; 5.8 - plano de desmatamento; 5.9 -plano de recuperação de áreas degradadas - prad; 5.10 - plano de resgate de flora; 5.11 - programa de resgate e afugentamento de fauna terrestre; 5.12 - programa de integração e capacitação da mão de obra local;. 5.13 - programa de monitoramento da flora; 5.14 - programa de monitoramento da fauna; 5.15 - programa de controle da disseminação de vetores de doenças; 5.16 - programa de gerenciamento de resíduos sólidos; 5.17 - programa de monitoramento da qualidade da água; 5.18 -programa de monitoramento dos organismos aquáticos, 5.19 - programa de monitoramento do ruído subaquático no decurso das ações de cravação das estacas metálicas; 5.20 - programa de salvamento do patrimônio arqueológico; 5.21 - plano de adequação paisagístico-urbanística; 5.22 - programa de monitoramento de ruídos e vibrações; 5.23 - programa de monitoramento e controle da emissão de material particulado; 5.24 - plano de emergência/contingência; 5.25 - plano de apoio à criação de unidades de conservação de uso restrito; 5.26 - programa de combate aos serviços marginais; 5.27 - programa de estímulo à aplicação de tecnologias limpas e construção sustentável; 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	<b>Concessionária e Concedente</b>



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

		<p>de compensação para o setor pesqueiro que atua na ada do empreendimento; 5.31 - programa de monitoramento da atividade pesqueira na aid e aii; 5.32 - programa de monitoramento do tráfego; 5.33 - programa de monitoramento do fundo marinho através de levantamento batimétrico de alta resolução; 5.34 - programa de monitoramento geomorfológico; 5.35 - programa de condições e meio ambiente de trabalho na indústria da construção - PCMAT; programa de controle médico da saúde ocupacional (pcms); 5.37 - programa de conectividade de habitats na paisagem; 5.38 - programa de implantação e monitoramento das passagens para a fauna silvestre; 5.39 - programa de monitoramento da fauna atropelada; 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 concessionarismo.</p>	
XLIII	Excluída	<p>Apresentar sub-programa de mobilização e desmobilização de mão de obra no âmbito do plano de controle ambiental da construção - PCA, detalhando, no mínimo, as atividades previstas, o perfil dos trabalhadores a serem contratados, priorização da contratação da mão de obra local, treinamentos e capacitação profissional da mão de obra, medidas mitigadoras e eventuais convênios firmados com as prefeituras municipais.</p>	<b>Concessionária</b>

XLIV		Apresentar o detalhamento do subprograma de monitoramento da biota aquática, o qual deverá contemplar os grupos taxonômicos a serem amostrados, a metodologia empregada, o esforço amostral e as eventuais medidas mitigadoras a serem adotadas. Apresentar detalhamento das atividades de dragagem e as medidas mitigadoras propostas para a ressuspensão de sedimentos e interferências à biota aquática. Apresentar cronograma considerando a execução dessas atividades fora do período de reprodução das espécies que utilizam os estuários com essa finalidade;	<b>Concessionária</b>
XLV	Sim	Apresentar no relatório de cumprimento de condicionantes o projeto de macrodrenagem ao longo dos trechos da via desvio de mar grande e da ampliação da ba-001.	<b>Concessionária</b>
XLVI	Sim	Apresentar programa de comunicação visual da APA da BTS, confeccionar e implantar 200 placas de sinalização para a APA da Baía de Todos os Santos conforme padrão determinado pelo INEMA. A concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação a título de compensação ambiental, conforme estabelecido pelos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental.	<b>Concessionária</b>
XLVII	Sim	Apresentar o programa de gestão socioambiental da APA da Baía de Todos os Santos e implementar no mínimo 8 (oito) projetos executivos com participação da comunidade local e do conselho gestor, de acordo com os termos de referência a serem elaborados pelo INEMA. A concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação a título de compensação ambiental, conforme estabelecido pelos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental.	<b>Concessionária</b>





XLVIII

Contemplar nos planos e programas previstos no EIA (item 5 -planos e programas) item a) 5.14 - programa de monitoramento da fauna - o monitoramento de cetáceos e quelônios na área da 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. B) 5.17 - programa de monitoramento da qualidade da água - o monitoramento físico-químico dos ecossistemas aquáticos na ada 30 dias antes do início das obras, com periodicidade trimestral durante a implantação e anual após a conclusão das obras, por dois anos; 5 18 - programa de monitoramento de organismos aquáticos, o monitoramento da biota aquática na área recifal afetada (recife das 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; d) 5.19 - programa de monitoramento dos ruídos subaquáticos no decurso do processo de cravação das estacas metálicas, o monitoramento físico-químico dos ecossistemas aquáticos em locais de imersão de materiais escavados em bota-fora marítimo licenciado, antes e depois da imersão; e) 5.23 - programa de monitoramento e controle da emissão de material particulado - o plano de monitoramento e controle da emissão de poluentes durante a implantação da ponte pelos motores de veículos e máquinas; f) 5.24 - plano de emergência/contingência - o controle e monitoramento da poluição de recursos hídricos superficiais provenientes do provável derrame de combustíveis e lubrificantes no solo, resíduos sólidos e esgoto gerado nos canteiros de obras rodoviárias e controle e prevenção de acidentes por colisão de navios; g) 5.38 - programa de implantação e monitoramento das passagens para a fauna silvestre - a instalação de estruturas suspensas e subterrâneas em diversos pontos da variante e da rodovia ba-001; h) 5.39 - programa de monitoramento da fauna atropelada - proposta para redução do atropelamento da fauna por todos os traçados do empreendimento durante a fase de implantação e operação e apresentar um diagnóstico detalhado da situação atual de impacto do tráfego de veículos na fauna e as medidas necessárias para reduzir os índices de atropelamento;

Concessionária



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA

XLIX		Elaborar em conjunto com a comunidade pesqueira da BTS e as demais instituições pertinentes um plano pesqueiro sustentável	<b>Concedente</b>
L		Elaborar, em parceria com os municípios de Vera Cruz e Itaparica, o plano local de habitação de interesse social (PLHIS)	<b>Concedente</b>
LI	Sim	Promover, através da articulação com o órgão estadual, a elaboração e implementação de um projeto para o monitoramento ambiental integrado da BTS. A concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação a título de compensação ambiental, conforme estabelecido pelos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental.	<b>Concedente</b>
LII		Promover, através da articulação com os órgãos estaduais e municipais a elaboração dos planos de turismo sustentável para Vera Cruz e Itaparica	<b>Concedente</b>
LIII		Requerer competente outorga de captação e uso de água e lançamento de efluentes quando da solicitação da LI, se couber	<b>Concessionária</b>
LIV		Apresentar a caracterização do sedimento a ser dragado, a localização da disposição final conforme Normam 11-dpc -2003 e, em caso de disposição oceânica apresentar o termo da capitania dos portos da Bahia.	<b>Concessionária</b>

LV	Sim	Apoiar a elaboração e implementação dos instrumentos de planejamento e gestão da APA na BTS, tais como o plano de manejo e conselho gestor, de acordo com termo de referência - TR a ser elaborado pelo INEMA concomitante à construção da ponte SSA-Itaparica. A concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação a título de compensação ambiental, conforme estabelecido pelos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental.	<b>Concedente e Concessionária</b>
LVI		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. Apresentar os resultados desta condicionante no momento do pleito da LI.	<b>Concedente</b>
LVII	Sim	Garantir, por meio da articulação com os órgãos estaduais e municipais competentes, a recuperação, qualificação e ampliação do aterro sanitário que atende aos municípios de Vera Cruz e Itaparica. A concessionária fica obrigada a firmar termo de compromisso para destinação a título de compensação ambiental, conforme estabelecido pelos artigos 58 e 59 da lei estadual no 10.431/2006, regulamentado pelo decreto 16.988/2016. O percentual de custo previsto do investimento total do empreendimento será determinado pelo INEMA no curso do processo de licenciamento ambiental.	<b>Concedente</b>
LVIII		Contratar estudos para a avaliação das potencialidades ambientais, visando a criação e/ou recategorização de unidades de conservação já existentes na AID, formando um mosaico de uc, garantindo a conectividade de corredores ecológicos	<b>Concessionária</b>

## ANEXO VIII A

### Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais

É necessária a gestão do desempenho socioambiental durante todo o ciclo de vida de um projeto. Para tanto, deve ser desenvolvido e implementado um Sistema de Gestão Ambiental e Social(SGAS), incorporado a um **Sistema Integrado de Gestão - SGI** que abranja todos os potenciais riscos e impactos ao longo da concessão do **Sistema Rodoviário Ponte Salvador – Ilha de Itaparica**.

Nesse sentido, um sistema de gestão socioambiental pode ser entendido como uma sistemática a ser adotada para a implementação de uma política socioambiental corporativa, que especifica competências, comportamentos, procedimentos e metas, afim de avaliar e controlar os impactos socioambientais inerentes às atividades da organização e devidamente inserido no **Sistema de Gestão Integrado da Concessionária**. Esta sistemática deve apoiar-se nos princípios Plan–Do–Check–Act (PDCA), isto é, ‘Planejar’, ‘Executar’, ‘Verificar’, ‘Agir’ em prol de metas e objetivos previamente fixados, em busca da melhoria contínua e de forma alinhada à dinâmica inerente das atividades.

- Planejar: Estabelecer os objetivos e processos necessários para atingir os resultados em concordância com a política socioambiental da organização;
- Executar: Implementar os processos;
- Verificar: Monitorar e medir os processos em conformidade com a política socioambiental, objetivos, metas, requisitos legais, boas práticas internacionais e outros, e relatar os resultados; e
- Agir: Agir para continuamente melhorar o desempenho do sistema da gestão ambiental.

De acordo com Padrão de Desempenho 1, um Sistema de Gestão Ambiental e Social(SGAS) deve compreender minimamente os seguintes elementos:

#### a) Política Socioambiental:

A **Concessionária** deve formular e implementar uma política abrangente que defina os objetivos e princípios ambientais e sociais que orientam o projeto, para alcançar um desempenho socioambiental sólido.

A política fornece uma estrutura para o processo de avaliação e gestão socioambiental, e especifica que o projeto cumprirá as leis e os regulamentos aplicáveis das jurisdições nas quais está sendo executado. A política deve ser coerente com os princípios do **Sistema de Gestão Integrado** conforme descrito no **Anexo XIII do Contrato**.

Caso o futuro concessionário já possua uma política socioambiental, esta deverá ser revista de forma a estar em consonância com os requisitos descritos neste anexo.

#### b) Identificação de Riscos e Impactos:

A **Concessionária** deve desenvolver e aplicar um processo de identificação e análise dos riscos e impactos socioambientais do projeto, por meio de métodos e técnicas apropriados e compatíveis com as boas práticas vigentes. Tal processo deverá ser contínuo por todo o ciclo de vida do empreendimento, incluindo eventuais ampliações, modificações tecnológicas, aquisições e incorporações. Este processo deve ter como base dados de referência socioambientais recentes e com um nível apropriado de detalhes.

Desta forma, o **Concessionário** deve, sempre que necessário, realizar diagnósticos socioambientais específicos, como subsídio à identificação e avaliação de impactos. Cabe lembrar que estes também são importantes fontes de dados e conhecimentos para proposição de estratégias de prevenção, mitigação, restauração e compensação socioambiental. Vale destacar que a identificação e avaliação de impactos deve compreender as atividades sob responsabilidade direta do **Concessionário**, bem como atividades de contratados que façam parte do projeto.

O processo de identificação e avaliação de riscos e impactos deve abordar os denominados ‘impactos cumulativos’, resultantes do impacto adicional em áreas ou recursos usados ou que sofram impacto direto do projeto, de outros desenvolvimentos existentes, planejados ou razoavelmente definidos na época em que o processo de identificação de impactos for realizado.

As reivindicações e posicionamentos das comunidades afetadas e partes interessadas devem ser sempre consideradas. O **Concessionário** deve ainda abordar:

- Impactos indiretos do projeto sobre a biodiversidade ou sobre serviços de ecossistemas dos quais as comunidades afetadas dependem para sobrevivência.
- Riscos e impactos na área de influência do projeto resultantes de ações de terceiros e cadeias de fornecimento.
- O **Concessionário** deve identificar indivíduos e/ou grupos que possam ser afetados de maneira direta e/ou desproporcional pelo projeto. Quando estes forem identificados, o empreendedor deverá propor e aplicar medidas diferenciadas para que os impactos adversos não os afetem de forma desproporcional, e que estes indivíduos e/ou grupos tenham a oportunidade de compartilhar os benefícios e as oportunidades de desenvolvimento de forma igualitária.

Há que se observar que o diagnóstico socioambiental e a avaliação de impactos e riscos proposta, tem um caráter mais abrangente daquele realizado quando da obtenção da Licença Prévia – LP. Isso porque o caráter contínuo desta avaliação permite que se previna a ocorrência dos impactos, e quando da sua ocorrência, que se avalie a eficácia das medidas mitigatórias e se necessário, que sejam reavaliadas e ajustadas estas medidas.

#### c) Programas de Gestão:

De forma associada à política socioambiental, o **Concessionário** deve propor e implementar programas de gestão dos riscos e impactos socioambientais identificados ao longo de todo ciclo de vida do empreendimento, considerando as especificidades de cada fase do mesmo.

O nível de detalhe e complexidade dos programas ambientais deverão ser compatíveis com os riscos e impactos do projeto, e devem incluir os resultados do processo de engajamento com as comunidades afetadas e partes interessadas. Os programas devem explicitar os resultados esperados e ações para gerenciar os riscos e impactos, utilizando-se sempre que possível de indicadores de desempenho, metas ou critérios de aceitação que possibilitem seu efetivo monitoramento. Os programas devem ser dinâmicos e capazes de incorporar mudanças de projeto, condições ambientais diversas e permitir a incorporação de medidas de mitigação, gestão e controle para atender a novos impactos decorrentes das atividades.

A gestão ambiental como um todo deve considerar a hierarquia de mitigação priorizando a prevenção de impactos primeiramente e, caso não seja possível sua redução, recuperação/restauração e compensação.

Os programas ambientais devem ser referenciados pelos parâmetros e limites legais nacionalmente aplicáveis, bem como referências internacionais e boas práticas do setor.

#### d) Capacidade e Competência Organizacional

O **Concessionário**, em colaboração com as partes interessadas relevantes e pertinentes, deverá estabelecer uma matriz de responsabilidades detalhada para conduzir o processo de definição, implementação e manutenção do SGAS.

Além de matriz de responsabilidade, o **Concessionário** tem o dever de prover, sempre que necessário, apoio gerencial e recursos (humanos e financeiros) a fim de implementar o SGAS, bem como operacionalizar toda a gestão socioambiental do empreendimento em prol de um desempenho socioambiental eficaz e contínuo. Os colaboradores designados deverão ter o conhecimento, aptidões e a experiência necessária para realizar suas funções.

e) Preparação e Resposta à Emergência

A organização deve estabelecer e manter mecanismos que possam ser acionados a qualquer momento para atender a situações de emergência e eventos não controlados. Isso implica em identificar as possíveis situações emergenciais, localidades, bem como as comunidades e pessoas potencialmente sob influência de situações emergenciais, de forma a criar estratégias para mitigar os riscos e impactos associados.

O empreendedor deve formular uma matriz de responsabilidades e plano de comunicação, incluindo as comunidades possivelmente afetadas. Devem ser previstos treinamento periódico para assegurar uma resposta eficaz. As atividades de preparo e resposta a emergências deverão ser analisadas e revisadas periodicamente.

f) Monitoramento e Análise

O **Concessionário** deve estabelecer procedimentos para monitorar e medir o desempenho socioambiental por meio dos resultados dos indicadores definidos nos programas de gestão socioambiental, avaliados em relação a parâmetros legais, contratuais e/ou referências internacionais.

Quando necessário o **Concessionário** deve contar com a assessoria de especialistas para realização de monitoramentos, bem como para a formulação de estratégias para monitoramento e ações/medidas preventivas, corretivas, mitigatórias e/ou de compensações socioambientais. Sempre que necessário deverão ser realizados estudos para suprir carências específicas e tornar as metas de desempenho socioambientais tangíveis.

Além da emissão de relatórios de monitoramento às autoridades competentes, a alta gerência e tomadores de decisão da organização devem receber periodicamente análises de desempenho da eficácia do SGAS. Recomenda-se a utilização de mecanismos dinâmicos, como inspeções e auditorias, para verificar o cumprimento e o progresso na busca dos resultados desejados.

g) Engajamento das Partes Interessadas

Trata-se de um processo contínuo que envolve necessariamente: identificação e análise das partes interessadas, divulgação e disseminação de informações, consulta e participação, mecanismo de reclamação e comunicação contínua às comunidades potencialmente afetadas, seja direta ou indiretamente.

O formato do mecanismo varia de acordo com características do projeto, riscos e impactos adversos do empreendimento e à própria fase de desenvolvimento do mesmo.

As etapas previstas no processo deverão conter:

a. Análise das Partes Interessadas e Plano de Engajamento:

O plano de engajamento cria as condições necessárias para a participação das partes interessadas, em especial de grupos identificados como vulneráveis. Deve ser assegurado que os pontos de vista das comunidades afetadas sejam devidamente identificados e incorporados na gestão socioambiental do empreendimento como um todo.

As intervenções de engenharia previstas para implantação do projeto poderão ocasionar impactos socioambientais sobre lindeiros ao longo dos trechos rodoviários em análise. Desta forma, tornam-se necessários a identificação e reconhecimento destas comunidades, bem como a formulação de um plano de engajamento adequado.

b. Divulgação de Informações:

As informações do projeto deverão fornecer entendimento mínimo sobre: (i) os objetivos, a natureza e a dimensão do sistema rodoviário; (ii) a duração das atividades propostas em cada fase do empreendimento; (iii) quaisquer riscos e potenciais impactos para as comunidades afetadas e medidas de

mitigação e/ou compensação relevantes; (iv) processo de engajamento com as partes interessadas; e (v) o mecanismo de reclamações.

c. Consulta:

O **Concessionário** deve articular um processo de consulta proporcionando às comunidades afetadas espaço suficiente para expressar seus pontos de vista sobre os riscos, os impactos e as medidas de prevenção, mitigação e compensação do projeto. Este processo deve permitir ainda que o concessionário absorva estes pontos de vistas, analise-os e faça todas as interlocuções necessárias.

Um processo de consulta eficaz deve: (i) iniciar-se no processo de identificação de riscos e impactos socioambientais e continuar ininterruptamente; (ii) basear-se na divulgação prévia de informações de forma transparente e objetiva, e que sejam significativas e em formato apropriado para as comunidades afetadas; (iii) ter como princípio o engajamento inclusivo das pessoas diretamente afetadas; (iv) estar isento de manipulação e coerção de qualquer espécie; (v) permitir uma participação adequada à realidade do projeto, riscos e impactos associados e, (vi) ser documentada.

d. Consulta Informada e Participação- CIP:

A CIP requer uma troca aprofundada de pontos de vista e informações, bem como uma consulta organizada e interativa, levando à incorporação, pelo empreendedor, em seu processo decisório, dos pontos de vista das comunidades afetadas principalmente em relação a questões que possam atingi-las diretamente, como as medidas de mitigação propostas, o compartilhamento de benefícios e oportunidades de desenvolvimento.

O referido processo deve: (i) captar as opiniões por meio de fóruns ou engajamentos separados; e (ii) refletir as diferentes preocupações e prioridades a respeito dos impactos, mecanismos de mitigação e benefícios. O processo deverá ser documentado e informará às pessoas afetadas como suas preocupações estão sendo consideradas no âmbito da gestão socioambiental do empreendimento.

e. Povos e Comunidades Tradicionais:

Em caso de Povos-e Comunidades Tradicionais afetadas, as mesmas deverão ser caracterizadas e os impactos identificados e avaliados com maior profundidade, a partir da condução de diagnósticos detalhados e entrevistas, concomitantemente à condução de consultas públicas. No caso de impactos adversos sobre povos e comunidades tradicionais, a concessionária deve incluí-las em um processo de CIP e, em determinadas circunstâncias, deve obter seu Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI).

f. Comunicações Externas e Mecanismos de Reclamação:

O sistema de gestão socioambiental deverá incluir procedimento para a interlocução e comunicação com o público externo à empresa, possibilitando: (i) receber e registrar comunicações externas; (ii) examinar e avaliar as questões levantadas e propor maneiras de tratá-las; (iii) prover o público externo de repostas, monitorar e documentar respostas (se houver); e (iv) ajustar o programa de gestão, quando pertinente.

Recomenda-se que o proponente do projeto emita e disponibilize ao público em geral relatórios periódicos sobre a gestão socioambiental do empreendimento.

Um mecanismo de reclamação específico deve ser criado com intuito de atender prioritariamente as comunidades afetadas, de forma a receber e facilitar a solução de preocupações/reclamações destas. Este mecanismo deve ser adaptado à realidade do projeto e comunidades envolvidas. Importante ressaltar que tais mecanismos de reclamação devem contar com canais acessíveis aos diferentes públicos, e, necessariamente, com um canal que garanta acesso gratuito.

g. Elaboração Contínua de Relatórios às Comunidades Afetadas:

O **Concessionário** deve emitir às comunidades afetadas relatórios periódicos, reportando o progresso na implantação das ações do projeto relacionados aos riscos ou impactos sobre as comunidades afetadas, bem como sobre questões relevantes que o processo de consulta e/ou mecanismo de reclamação tenham

identificado. A frequência desses relatórios será proporcional às preocupações das comunidades afetadas, porém não inferior a um ano.

Para concepção e implantação do SGAS, além dos princípios enumerados constantes no 'Padrão de Desempenho 1', recomenda-se apoio nas NBRs pertinentes a um Sistema de Gestão Ambiental e a devida adequação ao Sistema de Gestão Integrado.

A política de sustentabilidade do concessionário, bem como todos os requisitos de desempenho socioambiental e o próprio SGSA, devem, obrigatoriamente, considerar toda a vida útil do empreendimento, desde o planejamento das obras, passando pelas atividades construtivas (incluindo estruturas de apoio), operação e manutenção, inclusive o processo de licenciamento ambiental e de requerimento de autorizações/outorgas, que usualmente em concessões rodoviárias são de responsabilidade de empreiteiras contratadas pelo concessionário. Desta forma o concessionário tem responsabilidade compartilhada no que concerne à gestão socioambiental em atividades executadas ou gerenciadas por subcontratadas.



## ANEXO VIII B

### Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho

O Padrão de Desempenho 2, denominado Condições de Emprego e Trabalho, reconhece a importância do equilíbrio entre o crescimento econômico e a proteção dos direitos básicos dos trabalhadores, reiterando uma relação saudável. Desta forma, é requisito obrigatório atendimento integral à legislação pertinente, bem como convenções das quais o Brasil é signatário e ratificou e que, portanto, têm força de Lei.

Este documento preconiza que os trabalhadores devem ser tratados de forma justa e igualitária, sem discriminação e com igualdade de oportunidades. A empresa deve promover uma relação saudável entre colaboradores, bem como garantir a proteção dos colaboradores internos, trabalhadores terceirizados e trabalhadores pertencentes à cadeia de fornecimento da futura concessionária.

A **Concessionária** deve incluir em seu sistema de recursos humanos: políticas e código de conduta, procedimentos e metas que considerem não apenas seus contratados diretos (funcionários), como também: terceirizados / subcontratados e colaboradores da cadeia de abastecimento principal do empreendimento.

No que tange a condições de trabalho e gestão da relação com os trabalhadores, o futuro concessionário deverá:

- Criar políticas e procedimentos de recursos humanos;
- Respeitar acordos coletivos e prover condições de trabalho e emprego (os salários e benefícios, os descontos em folha, as jornadas de trabalho, os entendimentos sobre horas extras e sua remuneração, intervalos, dias de descanso e licenças por motivo de saúde, maternidade, férias ou feriados);
- Prover condições razoáveis de trabalho e emprego, ou seja, estas devem estar compatíveis: (i) as condições estabelecidas para o trabalho do mesmo tipo em empreendimentos similares na área/região onde o trabalho é executado; (ii) acordo coletivo ou outra negociação reconhecida entre outras organizações de empregadores e representantes de trabalhadores na tipologia de projeto em questão; (iii) decisão arbitral ou (iv) condições determinadas pela legislação nacional;
- Criar Código de Ética;
- Estabelecer cartilhas sobre os procedimentos vigentes, bem como sobre as condições de trabalho e emprego de responsabilidade do empregador;
- Criar ferramenta para operacionalizar mecanismo de reclamação;
- Estabelecer procedimentos para requisitos de SSO; e
- Desenvolver ferramentas para operacionalizar os procedimentos e requisitos de SSO.

Sempre que pertinente, independente dos itens supracitados, a **CONCESSIONÁRIA** deverá observar e perseguir os demais requisitos estabelecidos no Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho.

## ANEXO VIII C

### Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição

O Padrão de Desempenho 3 tem grande relevância na implantação de empreendimentos e projetos de modo geral, que por vezes estão atreladas com a alteração da qualidade ambiental, e consumo insustentável dos recursos ambientais comprometendo, em certo nível, a saúde pública e o bem-estar da geração atual e das futuras.

O referido documento trata, no nível do projeto a ser executado, de princípios relacionados a eficiência de recursos, prevenção e o controle da poluição de acordo com as tecnologias e práticas internacionalmente disseminadas. Desta forma, busca sempre que possível a prevenção e subsequente minimização das diversas formas de poluição em todo o ciclo de vida do empreendimento.

Neste sentido o concessionário, além de cumprir os limites de emissão de poluição e padrão de qualidade ambiental preconizados no arcabouço legal federal, estadual e municipal, deverá perseguir as Diretrizes estabelecidas neste Anexo.

Vale destacar que as questões relacionadas a prevenção da poluição e eficiência de recursos deve permear o **Sistema de Gestão Integrado da Concessionária**.

Apesar da gestão socioambiental do empreendimento ter que atuar sobre todas as formas de poluição, destaca-se, os seguintes aspectos devem ser considerados:

- Procedimento geral de prevenção à poluição;
- Procedimento geral de eficiência de recursos;
- Procedimentos específicos relacionados às seguintes temáticas:
  - Qualidade da água e efluentes;
  - Ruído;
  - Qualidade do ar;
  - Manejo de águas pluviais e conservação do solo;
  - Manejo da faixa de domínio; e
  - Monitoramento de Passivos Socioambientais, em especial os de cunho geotécnicos.

O **Concessionário** deve, sempre que necessário e em acordo com o mecanismo de identificação de riscos e impactos implantado no âmbito do **Sistema de Gestão Integrado**, preconizar programas que venham contribuir com o desempenho ambiental satisfatório do empreendimento e elaborar procedimentos específicos que subsidiem a execução dos programas citados.

O **Concessionário** deve gerenciar ativamente todos contratados para que os requisitos aqui apresentados sejam integralmente cumpridos.

Além da gestão ambiental aplicada a prevenção e controle da poluição, destaca-se a necessidade do **Concessionário** atuar pró ativamente na promoção do uso sustentável de recursos em geral. Neste sentido, deverão ser avaliadas e implantadas, desde que viáveis do ponto de vista técnico e financeiro e com boa relação custo-benefício, medidas para melhorar a eficiência em seu consumo de energia, água e outros recursos e insumos materiais, especialmente em áreas que sejam consideradas atividades de core business.

Cabe destacar a obrigatoriedade do Programa de Gerenciamento de Risco e Atendimento à Emergências, orientado pela Resolução CEPRAM Nº 4.578 de 29 de setembro de 2017, que implica em uma sistemática de políticas de gerenciamento, procedimentos e práticas de análises, avaliação e controle dos riscos para empreendimentos que processam, produzem, armazenam ou, de alguma forma, utilizam as substâncias perigosas, ou que realizam o transporte das mesmas, com o objetivo de proteger os funcionários, o público em geral, o meio ambiente e as instalações. O Programa de Gerenciamento de Risco deve atender igualmente as orientações da Organização Mundial da Saúde, presentes no documento “The WHO recommended classification of pesticides by hazard and guidelines to classification: 2009, World Health Organization, 2010.

## ANEXO VIII D

### Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade

O Padrão de Desempenho 4 prevê direcionamentos e requisitos voltados a gestão dos riscos e impactos relacionados à segurança e saúde humana gerados pela exposição da comunidade às atividades, equipamentos e a infraestrutura do projeto.

Cabe destacar que grande parte da gestão sobre os aspectos abaixo enumerados estão estreitamente vinculados a questões de engenharia, seja na fase implantação (obras), em questões operacionais ou de infraestrutura. Neste sentido, recomenda-se expressamente que os projetos de engenharia, bem como a adoção das infraestruturas pertinentes, analisados à luz das boas práticas nacionais e internacionais, compreendendo os seguintes aspectos:

- Qualidade e disponibilidade de água;
- Segurança estrutural da infraestrutura do projeto;
- Plano de combate a incêndios;
- Requisitos para edificações;
- Tráfego seguro;
- Gestão e transporte de materiais;
- Prevenção de doenças;
- Preparação de emergência e resposta; e
- Segurança patrimonial.

Tendo em vista as principais características de um empreendimento rodoviário, bem como os aspectos detalhados no presente documento, são destacados a seguir os principais pontos a serem gerenciados pelo concessionário:

#### a) Tráfego seguro

O tráfego seguro é um aspecto de suma importância em empreendimentos rodoviários em geral, e deve permear todo ciclo de vida do empreendimento, sendo que a infraestrutura a ser adotada se torna essencial a este aspecto, e desta forma todos requisitos de engenharia devem seguir as boas práticas do setor.

O tráfego seguro envolve diversos públicos, não apenas o público interno, ou seja, os colaboradores do concessionário, mas também toda a gama de usuários e comunidades do entorno.

Além de campanhas educacionais contínuas direcionados aos usuários e lindeiros, o empreendedor deve adotar formas de gerenciamento de seus colaboradores, utilizar sistemas integrados do controle do tráfego na rodovia, bem como prover a infraestrutura adequada a demanda rodoviária.

Ademais, é absolutamente necessário prover a mobilidade segura de pedestres e veículos, seja na ocasião das obras ou na própria operação do empreendimento, principalmente em áreas urbanas e aglomerados populacionais lindeiros aos trechos rodoviários.

O crescimento do fluxo de tráfego rodoviário pela Ilha, a partir da operação da Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, deverá ser estruturado por meio da construção de uma rodovia expressa, segregada. Esse segmento da rodovia, correspondente a Nova Variante (Desvio de Mar Grande), deverá ser construído e operado segundo condições que minimizem possíveis impactos ambientais na Ilha, atendendo às necessidades de segurança de tráfego e de ordenação urbana. Deverá abrigar os seguintes objetivos:

- ✓ Evitar conflitos sociais e de segurança de tráfego, segregando o fluxo rodoviário de passagem do tráfego urbano da Ilha;
- ✓ Exercer o papel de contenção da expansão urbana;
- ✓ Proteger as áreas ambientalmente frágeis, do avanço da ocupação, especialmente a Contracosta
- ✓ Coibir a ocupação lindeira e indesejada ao longo da via.

A nova via deverá ser construída atendendo aos seguintes parâmetros:

- ✓ Ter limite de acessos e cruzamentos, restritos aos entroncamentos de Mar Grande e Tairú;
- ✓ Implantar passagens em desnível, sem acesso direto à Via Expressa, nas intersecções com a **BA-868** de acesso a **Baiacu**, bem como com as estradas de acesso às localidades de **Ponta Grossa e Campinas**;
- ✓ Implantar passagens para os fluxos hídricos, dimensionadas adequadamente às vazões ecológicas dos corpos d'água existentes;
- ✓ Implantar passagens para a fauna nativa, com manilhas sob a pista e redes sobre a mesma, dentre outras soluções;
- ✓ Minimizar, por meio de projeto executivo, a implementação de cortes e aterros;
- ✓ Ter concepção de rodovia ecológica, passível de certificação com “*selo de sustentabilidade*”.

b) Segurança estrutural da infraestrutura do projeto

A segurança estrutural da infraestrutura do projeto é outro ponto relevante no que se refere à segurança e saúde da comunidade. Caberá a **Concessionária**, na área de engenharia e projeto retomarem os princípios deste Anexo para que o empreendimento esteja adequado ao mesmo.

De acordo com o Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias, publicado pelo DNIT (2006), considera-se passivo ambiental toda a ocorrência decorrente da falha na construção, restauração ou manutenção da rodovia, capaz de atuar como fator de dano ou de degradação ambiental à área de influência direta, ao corpo estradal, ou condições climáticas adversas ou causadas por terceiros, capaz de atuar como fator de dano ou de degradação ambiental à faixa de domínio da rodovia, ao corpo estradal ou ao usuário. Desta forma, é essencial à segurança de usuários, colaboradores da concessionária e comunidades do entorno uma gestão adequada dos passivos ambientais. Neste sentido é necessária a execução de medidas de engenharia para sanar os passivos ambientais de cunho geotécnico.

c) Prevenção de doenças

Mesmo que as intervenções de engenharia previstas sejam tidas como de pequeno porte e a princípio necessite de um contingente diminuto de trabalhadores, potencialmente existe impacto adverso à saúde pública, em geral, associado com as condições sanitárias e devida da população ou mesmo a transmissão de doenças infectocontagiosas, principalmente as doenças sexualmente transmissíveis. Mesmo que não sejam necessários programas específicos, ações voltadas a prevenção de doenças devem ser incorporadas no sistema de gestão socioambiental, incluindo o monitoramento e controle ativo, além da realização de campanhas de sensibilização para trabalhadores e comunidade em geral, e até mesmo atendimento médico e parcerias com instituições públicas e/ou privadas. Tendo em vista a existência de receptores humanos no interior da faixa de domínio, bem como existência aglomerados e áreas urbanas lindeiras ao Sistema SVO-Ponte Salvador – Ilha de Itaparica, deve ser dada atenção especial com relação a exposição da população e grupos mais vulneráveis ao ruído ambiental e emissão atmosférica aspectos estes diretamente relacionados a saúde humana. Via de regra, estes impactos são mais significativos na fase de obra, e desta forma são necessários programas específicos de monitoramento. Entretanto, o empreendedor deverá estar atento aos impactos mencionados também na fase de operação, podendo, conforme necessidade, estender os citados programas para a operação do Sistema.

Devem ser considerados amostragens e análises de parâmetros de qualidade do ar com o PM10 e PM2,5 (partículas inaláveis) no programa de monitoramento da Qualidade do Ar.

d) Gestão e transporte de materiais e preparação de emergência e resposta

Acredita-se que o empreendimento não utilizará quantidades significativas e ampla gama de materiais perigosos em sua etapa de obra. Entretanto, tendo em vista que haverá circulação e transporte de cargas, incluindo materiais perigosos, torna-se indispensável a formulação e operacionalização do Programa de

Gerenciamento de Risco (PGR). A Resolução Estadual CEPRAM Nº 4.578 de 29 de setembro de 2017 determina que sejam analisados, minimamente, os seguintes aspectos:

- ✓ Gestão de Informações;
- ✓ Análise de Riscos;
- ✓ Procedimentos Operacionais;
- ✓ Treinamento;
- ✓ Contratados;
- ✓ Integridade e Manutenção;
- ✓ Gerenciamento de Mudanças;
- ✓ Investigação de Incidentes e Acidentes;
- ✓ Procedimentos de Emergência /Plano de Evasão / Respostas a Emergência; e Auditorias.

Cabe destacar que o item 'Procedimentos de Emergência/Plano de Evasão/Respostas a Emergência' contempla toda a questão organizacional e de infraestrutura do empreendedor, bem como matriz de responsabilidade e funções, sistema de comunicação, treinamentos, recursos disponíveis e procedimentos de resposta a emergência, fazendo parte do Sistema Integrado de Gestão.

Pode-se dizer que a Resolução citada é compatível aos requisitos do presente Padrão de Desempenho, porém recomenda-se consulta ao presente documento na ocasião da elaboração Programa de Gerenciamento de Risco (PGR).

Contudo, para além da Resolução Estadual CEPRAM Nº 4.578 de 29 de setembro de 2017 deverão ser seguidas as orientações presentes no documento "The WHO recommended classification of pesticides by hazard and guidelines to classification: 2009, World Health Organization, 2010.

#### e) Segurança Patrimonial

Outro ponto de atenção refere-se a questão de segurança patrimonial, serviço este comum em concessões rodoviárias, principalmente em praças de pedágio e bases de apoio e de serviços ao usuário. Ademais, destaca-se que a segurança patrimonial tem interface direta com colaboradores do concessionário, usuários do **Sistema SVO – Ponte Salvador – Ilha de Itaparica**, e eventualmente com comunidades e população do entorno.

Desta forma, o **Concessionário** ao contratar trabalhadores diretos ou contratados para a prestação de serviços de segurança patrimonial, deverá avaliar rigorosamente os riscos gerados por seus acordos de segurança. Neste sentido deve seguir princípios de proporcionalidade e boas práticas internacionais no que se referir as formas de contratações, normas de conduta, treinamento, equipamentos e monitoramento desses trabalhadores e estar, sempre, em conformidade com a legislação vigente.

O **Concessionário** deverá avaliar adequadamente os prestadores de serviços de segurança para garantir que estes sejam de fato qualificados e sigam as boas práticas do setor, bem como fornecerá treinamento adequado no uso da força e armas de fogo (se for o caso) e em como se comportar de maneira apropriada para com os trabalhadores e comunidade em geral, exigindo que tais prestadores de serviço atuem dentro da legislação aplicável.

Desta forma, é fundamental a elaboração de procedimentos adequados que auxiliem no cumprimento dos requisitos citados.

## ANEXO VIII E

### Padrão de Desempenho 5 – Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário

O Padrão de Desempenho 5 refere-se tanto ao deslocamento físico quanto ao econômico, como perda de bens ou de acesso a bens, bem como perda de fontes de renda ou de outros meios de subsistência. O reassentamento é considerado involuntário quando as pessoas ou comunidades afetadas não têm o direito de impedir a aquisição da terra ou restrições ao seu uso, resultando em deslocamento físico ou econômico.

Os seguintes requisitos deverão ser realizados pelo concessionário:

- Plano de Ação de Reassentamento;
- Auditoria de Conclusão de Reassentamento.

O Plano de Ação de Reassentamento deverá incorporar os requisitos aplicáveis deste Padrão de Desempenho, independentemente do número de pessoas afetadas considerando a indenização pelo custo total de reposição dos bens perdidos (na ocasião de lucro cessante). A elaboração deste plano objetiva minimizar os impactos negativos do deslocamento; identificar oportunidades de desenvolvimento; desenvolver um orçamento e cronograma de reassentamento e estabelecer os direitos de todas as categorias de pessoas afetadas.

Deverá sempre ser dedicada uma atenção especial às necessidades dos mais pobres e vulneráveis. E todas as transações para a aquisição de direitos sobre a terra, bem como as medidas indenizatórias e as atividades de realocação, deverão ser documentadas.

O Plano de Ação de Reassentamento e/ou o Plano de Ação para Recuperação dos Meios de Subsistência fornecerá uma indicação clara com relação a como as famílias e comunidades afetadas serão envolvidas em um processo contínuo de consulta organizada e iterativa através do processo de planejamento, implementação e monitoramento do reassentamento.

Procedimentos de monitoramento e avaliação deverão ser estabelecidos para acompanhamento da execução do Plano de Ação de Reassentamento, visando viabilizar a aplicação de medidas corretivas que forem necessárias.

O Plano de Ação de Reassentamento ou um Plano para Recuperação dos Meios de Subsistência será dado como executado quando os impactos adversos provocados pelo reassentamento tiverem sido tratados em conformidade com o plano pertinente, bem como com os objetivos deste Padrão de Desempenho a Auditoria de Conclusão de Reassentamento deverá ser realizada nas circunstâncias em que se considerar que o reassentamento possa implicar impactos sociais adversos significativos. O elevado risco social associado ao requisito de auditoria de fechamento, poderá estar relacionado à vulnerabilidade específica das famílias afetadas. Recomenda-se que esta auditoria seja realizada por equipe especializada.

A Auditoria de Conclusão deverá ser realizada assim que todos os principais compromissos do Plano de Ação de Reassentamento e o período de monitoramento acordado forem concluídos. Tal auditoria objetiva avaliar se as atividades realizadas a fim de restaurar o padrão de vida da população afetada foram concebidas e realizadas adequadamente.

## ANEXO VIII F

### Padrão de Desempenho 7: Povos e Comunidades Tradicionais

O Padrão de Desempenho 7 identifica como “Povos e Comunidades Tradicionais” populações de quilombolas, indígenas, ciganos, caiçaras, extrativistas, quebradeiras, sertanejos, fundo e fecho de pasto, geraizeiros, pescadores artesanais e outras, podendo-se incluir neste rol a maioria das pequenas comunidades rurais da Bahia que praticam a agricultura de subsistência

O decreto da Presidência da República nº 6.040, de 07 de fevereiro de 2007, que instituiu a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, define as comunidades tradicionais como “grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição.”

O Padrão de Desempenho 7 entende os ‘Povos e Comunidades Tradicionais’ enquanto grupos sociais com identidades distintas daquelas de grupos convencionais da sociedade em geral, as quais, por vezes, encontram-se marginalizados e/ou em situações de vulnerabilidade. Estas condições podem limitar sua capacidade em relação a defesa de seus direitos e interesses, bem como restringir sua capacidade de participar do desenvolvimento de um projeto e beneficiar-se do mesmo. Neste sentido o concessionário deve por meio de medidas, ações e/ou programas ambientais específicos:

- Assegurar que o processo de desenvolvimento promova pleno respeito pelos direitos humanos, dignidade, aspirações, cultura e meios de subsistência baseados nos recursos naturais dos Povos e Comunidades Tradicionais;
- Prever e evitar impactos adversos decorrentes dos projetos sobre os Povos e Comunidades Tradicionais ou, quando não for possível evitá-los, minimizá-los e/ou indenizar os Povos e Comunidades Tradicionais por tais impactos;
- Promover os benefícios e as oportunidades de desenvolvimento sustentável para os Povos e Comunidades Tradicionais de uma forma culturalmente apropriada;
- Estabelecer e manter um relacionamento contínuo baseado na Consulta Informada e Participação (CIP) com os Povos e Comunidades Tradicionais afetados por um projeto ao longo de todo o seu ciclo de vida;
- Assegurar o Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) dos Povos e Comunidades Tradicionais afetados na presença das circunstâncias descritas neste Padrão de Desempenho; e
- Respeitar e preservar a cultura, o conhecimento e as práticas dos Povos e Comunidades Tradicionais.

Tal como referenciado no Padrão de Desempenho o SGAS em conjunto com o Sistema Integrado de Gestão a ser implementado, deve capaz de identificar os riscos e impactos socioambientais nas comunidades tradicionais existentes na área de influência do projeto. Adicionalmente, sempre que possível os impactos adversos sobre as comunidades devem ser evitados, quando forem esgotadas possíveis alternativas, o concessionário deverá minimizar, restaurar e/ou indenizar tais impactos de forma apropriada culturalmente, proporcional à natureza e dimensão desses impactos e à vulnerabilidade das comunidades em tela.

As ações decorrentes deverão ser discutidas e desenvolvidas por meio de consulta informada e participação (CIP) estabelecidas em um plano específico com cronograma definido. Todo o processo de engajamento com as comunidades deve seguir os preceitos determinados no Padrão de Desempenho 1, assim como deverá envolver os órgãos representativos, organizações e membros da própria comunidade afetada. Os processos de consulta e engajamento deverão respeitar o tempo de respostas destas comunidades para a tomada de decisão.

Em situações específicas elencadas abaixo, o concessionário deverá proceder processo denominado Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) junto as comunidades afetadas. Este processo amplia o conceito de Consulta Informada e Participação, tomando como base relacionamento e negociação em boa-fé entre o concessionário e as comunidades. O proponente do empreendimento tem como responsabilidade a

documentação: (i) do processo mutuamente acordado entre o cliente e as comunidades afetadas (Povos e Comunidades Tradicionais); e (ii) das evidências de acordo entre as partes como resultado das negociações. Impactos em terras e recursos naturais sujeitos à propriedade tradicional ou ao uso consuetudinário por vezes aos Povos e Comunidades Tradicionais apresentam estreita relação com seus territórios (sujeitos ao uso consuetudinário) e respectivos recursos naturais como meio de subsistência ou para fins culturais, cerimoniais e espirituais.

Caso empreendimento esteja locado ou almeje explorar comercialmente recursos naturais em terras tradicionalmente detidas ou sujeitas ao uso consuetudinário por comunidades tradicionais e possam deflagrar potenciais impactos adversos, o concessionário deverá adotar as seguintes medidas:

- Documentar os esforços para evitar e, de outra forma, minimizar a área de intervenção proposta para o projeto em territórios tradicionais;
- Documentar os esforços para evitar ou, de outra forma, minimizar os impactos sobre os recursos naturais e as áreas naturais de importância para as comunidades em tela;
- Identificar e analisar todos os interesses na propriedade, bem como os usos dos recursos tradicionais antes de comprar ou arrendar a terra;
- Avaliar e documentar o uso de recursos por parte das comunidades afetadas sem prejuízo de qualquer pretensão destes, considerando as formas de apropriação dos recursos naturais e territórios de ambos os sexos. Deve-se reconhecer e considerar especificamente o papel da mulher no manejo e uso desses recursos;
- Assegurar que as comunidades afetadas sejam informadas dos seus direitos com relação às terras nos termos da legislação nacional, incluindo qualquer lei nacional que reconheça direitos de usos consuetudinários; e
- Oferecer às comunidades afetadas as indenizações e o devido processo legal na ocasião da exploração comercial de suas terras e recursos naturais, juntamente com oportunidades de desenvolvimento sustentável culturalmente apropriadas detalhadas no presente PS.

O **Concessionário** deverá esgotar as alternativas para evitar a realocação dos Povos e Comunidades Tradicionais das terras de propriedade comunal e dos recursos naturais sujeitos a propriedade tradicional ou uso consuetudinário.

Caso a realocação de comunidades seja inevitável o proponente do empreendimento deverá, necessariamente, formalizar um processo de Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) junto as comunidades para então dar prosseguimento a implantação do projeto. Ademais, qualquer realocação de Povos e Comunidades Tradicionais deverão atender os requisitos do Padrão de Desempenho 5.

Sempre que viável, as comunidades realocadas devem poder regressar às suas terras tradicionais ou consuetudinárias, caso a causa de sua realocação deixe de existir.

O **Concessionário** deverá prioritariamente evitar qualquer impacto significativo sobre o patrimônio cultural crítico, entendidos como essenciais para a identidade das comunidades e/ou mesmo que apresente relação importante para aspectos culturais, cerimoniais ou espirituais das vidas destas populações.

Quando impactos significativos do projeto sobre o patrimônio cultural crítico forem inevitáveis, o cliente deverá formalizar um processo de Consentimento Livre, Prévio e Informado (CLPI) junto às comunidades.