

# Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Intermodal e Logístico Porto Sul

## ***COMPLEXO PORTO SUL***

**INTERESSADO:** INEMA/SEMA

**EXECUTOR:** LIMA/PPE/COPPE/UFRJ

*Relatório Executivo*



## Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Intermodal e Logístico Porto Sul

### COMPLEXO PORTO SUL

#### GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

##### SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DA BAHIA (SEMA)

Secretário de Meio Ambiente  
Eugênio Spengler (atual)  
Juliano Mattos (2007-2010)

Assessoria Técnica/Coordenadora Geral da Avaliação  
Ambiental Estratégica  
Ana Gomes Cordeiro (2011)

Superintendência para Políticas de Sustentabilidade  
Kitty Tavares (atual)  
Eduardo Matteddi (2007-2010)

Coordenação de Políticas Ambientais  
Renata Britto

##### INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICO (INEMA)

Diretor Geral  
Julio César Rocha Mota (atual)  
Pedro Ricardo Moreira (2011)  
Elizabeth Souto Wagner (2007-2010)

Assessoria Técnica  
Ronaldo Martins da Silva

Diretoria de Fiscalização e Monitoramento Ambiental  
Marcia Cristina Telles A. Guedes (atual)  
Pedro Ricardo Moreira

Diretoria de Floresta, Flora e Fauna, atual Diretoria de  
Biodiversidade

Luis Flávio Magalhães Cesar (atual)  
Ana Paula Souza Dias (2007-2010)  
Ruy Muricy

Diretoria de Licenciamento atual Diretoria de Regulação  
Ana Paula Souza Dias Ferraro (atual)  
Dirceu Martins (2011)  
Pedro Ricardo Moreira (2009-2010)  
Sílvio Orrico (2008)

Diretoria de Projetos Especiais  
Erika Valeska Campos (2011)  
Sidrônio Bastos (2007-2010)

Coordenação de Licenciamento Simplificado e Autorização  
Ambiental  
Lilia Macedo (2011)  
Ana Cordeiro

Coordenação de Licenciamento e Avaliação de Impacto  
Ambiental  
César Pinha

Diretoria de Projetos Especiais  
Erika Valeska Campos (2011)  
Sidrônio Bastos (2007-2010)

Diretoria Administrativa Financeira  
Daniella Teixeira Fernandes de Araújo





## **Avaliação Ambiental Estratégica do Programa Intermodal e Logístico Porto Sul COMPLEXO PORTO SUL**

**Instituto do Meio Ambiente/Secretaria de Meio Ambiente da Bahia – INEMA/SEMA  
Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente – LIMA/COPPE/UFRJ**

**Coordenação Geral:**

Prof. Emilio Lèbre La Rovere

**Coordenação Técnica:**

Heliana Vilela de O. Silva

**Autores Líderes:**

Alina Sá Nunes

Daniela Reitermajer

Giovannini Luigi

Juan Santiago Ramseyer

Juarez J. J. Paiva

Kátia Cristina Garcia

Marcelo Buzzatti

Maria Gravina Ogata

Paulina M. Porto Silva Cavalcanti

Selena Herrera

William Wills

Wolfgang Friedrich Reiber

**Autores Contribuintes:**

Alexandre de Carvalho Leal Neto

Fernando Pires dos Santos

Kenneth Harry Pierce

Manoel Henrique Gollegã Placido

Silvia Helena Menezes Pires

**Bolsistas:**

Adriano Salvi Burgi

Cássia Campos

Lílian Bettocchi Dittz Arosa Ferreira

**Apoio Logístico:**

Hydros Engenharia e Planejamento Ltda.

**Apoio Administrativo:**

Carmen Brandão

Vinicius Miasato

**Diagramação/Editoração:**

Elza M. S. Ramos





## Índice

Apresentação.....	1
Introdução .....	2
AAE – Abordagem Conceitual e Objetivos.....	3
Aspectos Metodológicos .....	4
Objeto da AAE.....	5
Região de Estudo da AAE.....	8
Quadro de Referência Estratégico .....	10
Diagnóstico Estratégico .....	13
Avaliação Ambiental dos Cenários .....	32
Visão de Futuro e Objetivos de Sustentabilidade .....	32
Cenário de Referência (CR).....	35
Cenário de Desenvolvimento (CD) .....	36
Avaliação dos Impactos Cumulativos e Sinérgicos no Cenário de Desenvolvimento .....	64
Riscos Ambientais no Cenário De Desenvolvimento .....	72
Cenário de Sustentabilidade (CS).....	74
Diretrizes e Recomendações de Controle e Acompanhamento dos Impactos e Riscos Estratégicos .....	74
Avaliação Comparativa dos Cenários .....	77
Conclusão .....	83
Anexo I .....	86
Anexo II .....	95
Créditos .....	109

## Índice de Figuras

FIGURA 1: ESTRUTURA DA AAE PORTO SUL.....	4
FIGURA 2: CONCEPÇÃO DA FERROVIA OESTE-LESTE (FIOL).....	5
FIGURA 3: ARRANJO FUNCIONAL DO PORTO SUL.....	6
FIGURA 4: TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO .....	7
FIGURA 5: CONCEPÇÃO DA CONEXÃO RETROÁREA PORTUÁRIA E FERROVIA (FIOL) .....	7
FIGURA 6: ALTERNATIVAS LOCACIONAIS .....	9
FIGURA 7: REGIÃO DE ESTUDO .....	9
FIGURA 8: PRINCIPAIS PÓLOS DE CARGA DA BAHIA.....	10
FIGURA 9: ÁREAS DE CONCESSÃO NA BACIA DE CAMAMU-ALMADA .....	18
FIGURA 10: O TERRITÓRIO E AS TENDÊNCIAS DE CRESCIMENTO .....	21
FIGURA 11: PORTO DE MALHADO.....	22
FIGURA 12: PERDA DE VEGETAÇÃO NATIVA NOS MUNICÍPIOS DA ÁREA DE ESTUDO .....	24
FIGURA 13: (A) CORREDOR CENTRAL DA MATA ATLÂNTICA (CCMA) (B) ÁREAS FOCAIS PARA A CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE (C) PRINCIPAIS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (D) MINI-CORREDORES .....	24
FIGURA 14: CENÁRIO DE REFERÊNCIA (CR).....	35
FIGURA 15: CENÁRIO DE DESENVOLVIMENTO (CD).....	36
FIGURA 16: CENÁRIO DE SUSTENTABILIDADE (CS).....	74



## Índice de Quadros

QUADRO 1: PREVISÃO DE VOLUMES ARMAZENADOS E ÁREA OCUPADA .....	5
QUADRO 2: INTEGRAÇÃO DO PORTO SUL COM O SISTEMA DE TRANSPORTE .....	6
QUADRO 3: DADOS MUNICIPAIS DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA AAE .....	10
QUADRO 4: COMITÊ DE ACOMPANHAMENTO .....	13
QUADRO 5: ESTRUTURA TURISMO NA COSTA DO CACAU.....	15
QUADRO 6: DADOS E INFORMAÇÕES DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO DE ESTUDO .....	20
QUADRO 7: DADOS SANEAMENTO AMBIENTA DOS MUNICÍPIOS.....	27
QUADRO 8: FRAGILIDADES E POTENCIALIDADES E AMEAÇAS E OPORTUNIDADES .....	29
QUADRO 9: MATRIZ DE INTERAÇÃO DOS FATORES ESTRATÉGICOS.....	30
QUADRO 10: FATORES CRÍTICOS, PROCESSOS ESTRATÉGICOS E INDICADORES .....	30
QUADRO 11: ESTRUTURA DO CENÁRIO DE REFERÊNCIA (CR) — VARIANTE I.....	37
QUADRO 12: ESTRUTURA DO CENÁRIO DE REFERÊNCIA (CR) — VARIANTE II.....	38
QUADRO 13: ESTRUTURA DO CENÁRIO DE DESENVOLVIMENTO (CD) .....	39
QUADRO 14: MATRIZ-SÍNTESE DA SITUAÇÃO ATUAL, CENÁRIO DE REFERÊNCIA (VARIANTE I E VARIANTE II) E CENÁRIO DE DESENVOLVIMENTO (CD) .....	41
QUADRO 15: IMPACTOS AMBIENTAIS CUMULATIVOS E SINÉRGICOS .....	64
QUADRO 16: CLASSIFICAÇÃO DOS NÍVEIS DE RISCO À BIODIVERSIDADE .....	73
QUADRO 17: RISCO AMBIENTAL – PORTO E COMPLEXO INDUSTRIAL.....	73
QUADRO 18: ANÁLISE COMPARATIVA DOS CENÁRIOS – OPORTUNIDADES .....	79
QUADRO 19: ANÁLISE COMPARATIVA DOS CENÁRIOS – IMPACTOS .....	81



## APRESENTAÇÃO

A realização desta AAE é uma iniciativa da Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA) e segue as orientações do Conselho Estadual de Meio Ambiente da Bahia (CEPRAM), sendo motivada pelos investimentos programados para a região cacauceira, especialmente no campo da logística de transporte. Tem como finalidade analisar, sob o prisma do desenvolvimento sustentável, os conflitos e as possíveis implicações socioambientais associados à implantação do conjunto de empreendimentos previstos, visando evitar, reduzir ou compensar as implicações adversas e potencializar as oportunidades, ajudando na formulação de opções estratégicas.

A aplicação da AAE é definida como uma ação de caráter estratégico, subsidiária do processo de planejamento do desenvolvimento em bases sustentáveis, que proporciona uma nova abordagem para a gestão ambiental a partir da integração de diferentes iniciativas. Seu propósito é o de identificar opções para antecipar os efeitos socioambientais decorrentes do conjunto de intervenções propostas e apoiar decisões para prevenir possíveis danos, bem como propor ações de proteção dos ecossistemas naturais presentes na região, buscando garantir a melhor inserção dos empreendimentos no desenvolvimento regional.

A AAE do **Programa Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Mínero-Industrial da Região Cacauceira – Complexo Porto Sul** foi realizada pela equipe técnica do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA), do Programa de Planejamento Energético (PPE), do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e consolidada de acordo com as seguintes fases:

- Primeira Fase — Marco Referencial;
- Segunda Fase — Quadro de Referência Estratégico
- Terceira Fase — Diagnóstico Estratégico
- Quarta Fase — Avaliação Ambiental dos Cenários
- Quinta Fase — Relatório Preliminar e Consulta Pública

Neste Relatório Executivo é dado destaque ao diagnóstico da região, que aponta as questões que se configuram como estratégicas e que embasam a seleção dos fatores e processos para a avaliação ambiental. Na sequência, são apresentados a visão de futuro desejada associada à objetivos de sustentabilidade e os diferentes cenários elaborados para cotejar as opções objeto da AAE e sua interação com o desenvolvimento regional, sendo destacados os principais impactos, as cumulatividades e sinergias. O conjunto de diretrizes e recomendações estabelecidas para dar suporte à implantação dos empreendimentos em um Cenário de Sustentabilidade e que se articulam com as ações já propostas pelo Governo são, então, apresentadas compondo linhas de ação para subsidiar a gestão ambiental e o desenvolvimento socioeconômico regional, bem como para fortalecer a governança.

Destaca-se que a realização desta AAE pode ser considerada como uma das iniciativas pioneiras de uso deste instrumento de política e planejamento ambiental fomentada pelo Estado da Bahia. Embora a sua aplicação ocorra em paralelo à tomada de decisão sobre o objeto AAE – o Complexo Porto Sul permitiu avaliar as oportunidades e os riscos face às possibilidades de investimentos que se apresentam. Ressaltou, também, a necessidade da articulação inter-institucional para a gestão dos processos envolvidos que, por sua natureza e abrangência, extrapolam as responsabilidades do empreendedor estabelecidas no âmbito do processo de licenciamento ambiental de cada empreendimento isoladamente. Dentre as contribuições da AAE, ganha destaque a proposição de um “Plano de Gestão Ambiental para o Complexo Intermodal e Logístico” e de um “Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental”, com o intuito de articular ações para lidar com dois grandes desafios a serem enfrentados: a degradação da qualidade ambiental e a expansão urbana.

## INTRODUÇÃO



O Brasil vem se consolidando no cenário internacional como um grande exportador de *commodities*, basicamente minérios e grãos agrícolas, atendendo à crescente demanda internacional alavancada pelos mercados emergentes asiáticos e que geram oportunidades de negócios para países com disponibilidade ou capacidade de produzir esses produtos.

A Bahia, como estado de grandes dimensões territoriais e com nichos de produção associados ao agronegócio e à atividade mineral, vem tendo, nesta nova conjuntura global, grandes oportunidades de negócios. Uma boa infraestrutura de transporte para o escoamento da produção para os mercados internacionais é condição vital para que o estado possa tirar partido dessa conjuntura favorável. Nesse sentido, o Governo do Estado vem planejando corrigir as carências de infraestrutura e interligar, especialmente, as áreas produtoras de grãos do oeste e as reservas ferríferas do sudoeste baiano a uma estrutura portuária, com capacidade para o escoamento de grandes volumes, segundo uma nova estratégia logística.

Mais de R\$ 19 bilhões serão investidos na Bahia, entre 2007 e 2011, somando-se ações do governo estadual, do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e do Programa Nacional Logística e Transportes (PNLT).

A instalação de uma nova estrutura portuária é de extrema importância para a Bahia, assim como o estímulo à formação de cadeias produtivas que possam agregar valor aos recursos existentes na região e o desenvolvimento de outras atividades, como o turismo, que possam tornar a economia estadual menos vulnerável às oscilações de preço em determinados mercados. E é nesse contexto de novas perspectivas de ampliação e desconcentração da economia baiana, que surge a implantação do Complexo Porto Sul, em Ilhéus, e que motivou a realização da presente AAE.

Da mesma forma, a criação da Zona de Processamento para Exportação<sup>1</sup> (ZPE), em Ilhéus, deve induzir a industrialização voltada à exportação, buscando-se apropriar localmente a agregação de valor que for possível obter-se sobre as produções primárias, para o efetivo aproveitamento do potencial econômico que se apresenta para proporcionar uma dinamização local, evitando que todo o investimento se preste apenas à colocação de *commodities* no mercado internacional.

Associado ao desenvolvimento da região há o crescimento do setor de comércio e serviços, com destaque para infraestrutura, transporte e alimentação impulsionados a partir de efeitos positivos diretos e indiretos do Complexo Porto Sul.

Ao mesmo tempo, entretanto, há uma série de aspectos negativos que devem ser considerados. A simples expectativa com relação aos novos investimentos pode induzir fluxos migratórios capazes de sobrecarregar a infraestrutura existente, agravando uma série de problemas comuns aos centros urbanos, em áreas como segurança, saúde, educação, transporte e saneamento ambiental. Os efeitos devem surgir regionalmente, como consequência das alterações de ordem econômica e social esperadas.

O Governo do Estado da Bahia, representado pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMA), optando por requalificar o planejamento alinhado a sua visão de futuro, julgou, então, oportuna a realização desta AAE, visando evitar, reduzir ou compensar as implicações adversas e potencializar as benéficas.

---

<sup>1</sup> A Lei nº. 11.732/2008, que altera a Lei nº. 11.508/2007, constitui o novo marco regulatório das ZPE. Criada pelo Decreto nº 97.703, de 28/4/89, a ZPE de Ilhéus envolve uma área total de 225 ha, mas somente agora, com a nova regulamentação, deverá ser implantada.

## AAE – ABORDAGEM CONCEITUAL E OBJETIVOS

A AAE é um instrumento de política e gestão ambiental desenvolvido recentemente no Brasil e cuja aplicação, no nível nacional e internacional, tem se voltado mais freqüentemente para a avaliação de planos e programas de governo, tendo sido observado, nos últimos anos, uma tendência de sua aplicação para avaliar estratégias de investimento de grandes empresas, subsidiando o planejamento do desenvolvimento empresarial.

A realização da AAE para **Programa Intermodal e Logístico Porto Sul** está ancorada na conceituação preconizada pelo MMA<sup>2</sup> (2002), bem como no Decreto 11.235/08 do Governo do Estado da Bahia, que em seu Art. 115, prevê que a “*avaliação dos impactos socioambientais de planos, programas, projetos e políticas públicas setoriais dar-se-á mediante Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)*”, definindo este instrumento como sendo “*um estudo coordenado pelo Poder Público Estadual que avalia os impactos socioambientais de suas políticas, planos e programas setoriais que envolvam o uso de recursos ambientais ou tenham interface com as políticas, planos e programas de proteção do meio ambiente, com a finalidade de subsidiar suas decisões, assegurando a inserção da variável ambiental na fase de planejamento.*”

Esse Decreto estabelece que “O CEPRAM poderá requerer aos órgãos e entidades competentes a elaboração de AAE (...) e **manifestar-se-á sobre o estudo elaborado**” (grifo nosso). Ainda, a “*Avaliação Ambiental Estratégica caberá aos órgãos responsáveis pela formulação e implementação das políticas, planos e programas, com base em termo de referência por eles elaborado, juntamente com os órgãos vinculados à Secretaria do Meio Ambiente (SEMA) e à Secretaria do Planejamento (SEPLAN)*”.

<sup>2</sup> Define a AAE como um novo “*instrumento de gestão ambiental fundamentado nos princípios da avaliação de impacto ambiental, porém, associado ao conceito ou visão de desenvolvimento sustentável nas políticas, nos planos e nos programas, à natureza estratégica das decisões, à natureza contínua do processo de decisão, e ao valor opcional decorrente das múltiplas alternativas típicas de um processo estratégico*”.

Ao proporcionar uma visão abrangente e integrada sobre as oportunidades e os riscos associados ao Complexo Porto Sul, esta AAE tem como objetivo geral identificar e avaliar os impactos estratégicos dos empreendimentos envolvidos, com vista ao desenvolvimento sustentável e proteção ao meio ambiente na região. Os resultados da AAE servirão para apoiar tanto os futuros processos de planejamento ambiental e de desenvolvimento regional, como as decisões sobre o controle ambiental da execução e da operação dos empreendimentos previstos. Seus objetivos específicos são:

- buscar a harmonização do desenvolvimento do Complexo Porto Sul com outras vocações da região — turismo, agricultura e conservação ambiental;
- identificar os meios de potencializar os benefícios e as oportunidades de desenvolvimento no âmbito regional; e
- subsidiar futuros programas de gestão ambiental e o licenciamento das atividades envolvidas, além de outras atraídas por este grupo de empreendimentos.

Para a identificação das oportunidades e riscos é necessária a verificação dos efeitos complementares gerados pelo Complexo Porto Sul, estabelecendo parâmetros com base nas atividades previstas. Destacam-se seus efeitos cumulativos e sinérgicos e suas repercussões na esfera estadual e nacional, tanto na dimensão ambiental, como na socioeconômica.

A AAE do **Programa Intermodal e Logístico Porto Sul** deve considerar a discussão de possíveis opções de desenvolvimento da região, assim como a definição do horizonte de planejamento (prevista para 2025), preparando uma base de informações sobre as intervenções propostas e os sistemas ambientais que serão afetados.

Nesse sentido, fornecerá diretrizes para o setor público e recomendações para o setor privado, a fim de minimizar os efeitos negativos e potencializar os positivos. Os resultados apresentados subsidiarão as decisões a serem tomadas pelo Governo do

Estado da Bahia, por meio da SEMA, do IMA, atual INEMA e demais Secretarias de Estado, em relação ao planejamento do Complexo Porto Sul, considerando os requisitos ambientais.

## ASPECTOS METODOLÓGICOS

Como a AAE é um instrumento flexível e de aplicação abrangente, para a sua realização podem ser adotados diferentes modelos, sendo o desenvolvimento de metodologias específicas, adaptáveis a cada caso, preconizado na literatura internacional. Nesta AAE, a metodologia adotada não segue nenhum modelo pré-estabelecido na sua íntegra, sendo resultado do conhecimento adquirido pela equipe do LIMA/PPE/COPPE/UFRJ, no âmbito das pesquisas empreendidas e nas AAE já realizadas, considerando diferentes setores da economia nacional. Para atender aos objetivos pretendidos, os procedimentos da AAE foram estruturados segundo as fases de desenvolvimento apresentadas na **Figura 1**.

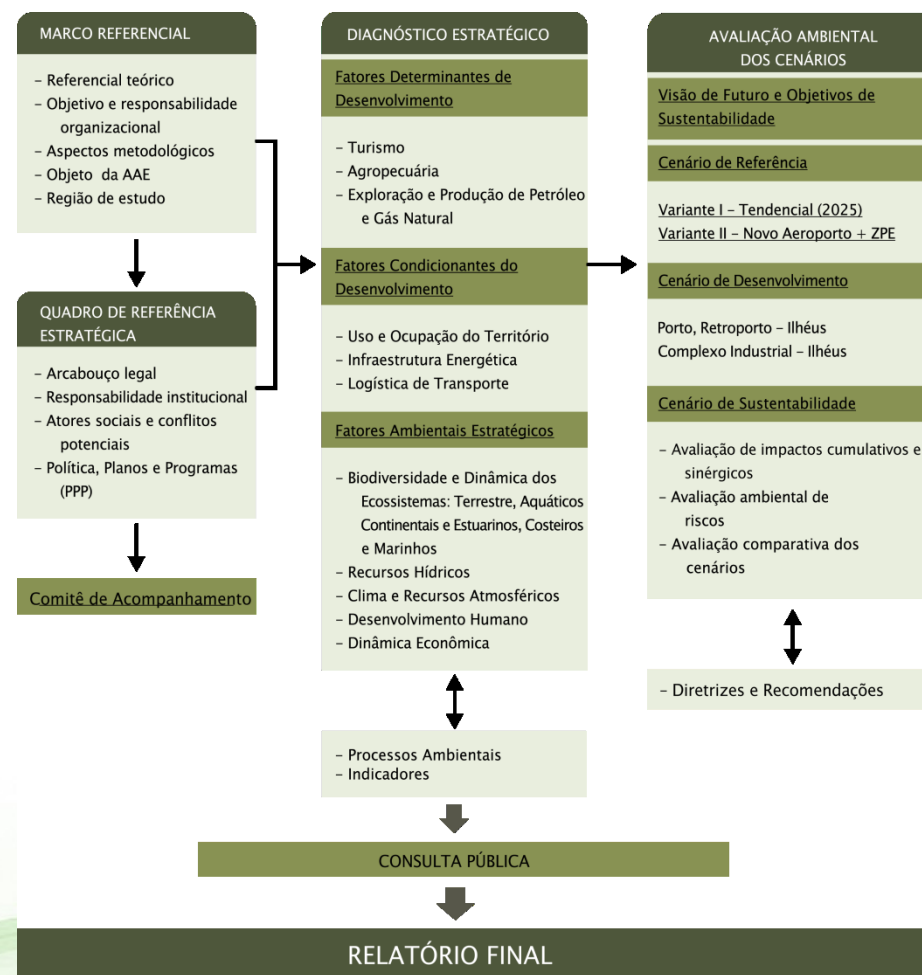


Figura 1: Estrutura da AAE Porto Sul

## OBJETO DA AAE

O Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul se constituirá em um centro logístico importante, constituído pelo porto e áreas retro-portuária, em sinergia operacional com os demais modais e outros equipamentos, conformando uma plataforma integradora do sistema rodoviário (BR 101, BR 116 e BR 324), reforçado pela Ferrovia Oeste-Leste (FIOL) que proporciona um eixo logístico transversal, articulando o porto marítimo com a região do Brasil Central. Pretende-se criar um novo corredor de comércio exterior na Bahia (Figura 2).

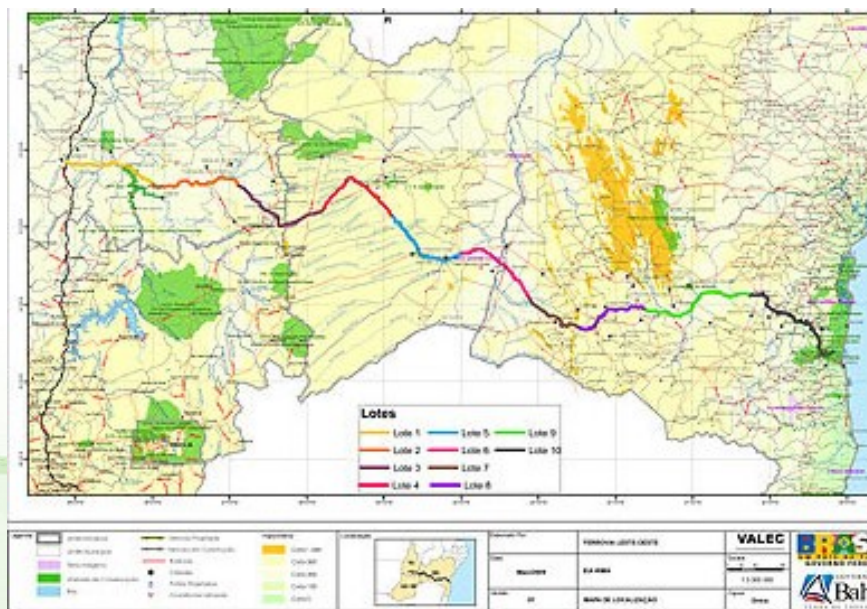


Figura 2: Concepção da Ferrovia Oeste-Leste (FIOL)

Fonte: GdB/SEPLAN (2009)

Com este eixo logístico espera-se incentivar a vocação graneleira deste porto, atraindo produtos agrícolas, em especial a soja da Bahia, Tocantins e Mato Grosso, que em razão da sazonalidade da produção e dos canais de distribuição, estabelecem diferentes

rotas logísticas para exportação do produto, os quais não comportam, eventualmente, atividade em terminal exclusivo, tornando mais interessante sua agregação a outro terminal com atividade perene.

Além do aumento da competitividade dos produtos do agronegócio e da possibilidade de implantação de novos pólos agroindustriais e de exploração de minérios, a integração da ferrovia proporcionará o aumento da segurança e a redução dos gastos em manutenção de rodovias, de custos do transporte de insumos e produtos diversos, aproveitando sua conexão com a malha ferroviária nacional. A complementaridade de dois produtos num mesmo porto permitirá o compartilhamento de ativos e infraestrutura. Está prevista área de manobra e manutenção na confluência da ferrovia com a retroárea portuária.

O Complexo Portuário contempla estrutura *on shore* e *off shore*, composta por dois módulos com ponte de acesso entre 2 e 2,7 km de extensão, com profundidade em torno de 20 m, capacidade para navios de grande porte, até 220 000 DTW, com píer e bacia de manobra. Além de sua vocação graneleira (minério, produtos agrícolas, em especial a soja), o Porto Sul tem potencial para a movimentação de combustíveis (álcool) e contêineres (Quadro 1).

Quadro 1: Previsão de Volumes Armazenados e Área Ocupada

Tipo	Mt./ano	Área (ha)
<b>Área Portuária</b>		500
<b>Retroporto</b>		750
Minério-ferro, carvão	60.000	500
Grãos agrícolas	6.000	100
Fertilizantes	3.000	
Combustíveis (álcool)	1 – 1,5 milhões litros/ano	400
Contêineres	300.000 TEU/ano	150

Segundo estimativa do Plano Diretor de Desenvolvimento do Porto Sul – Estudo de Demandas, o Complexo Porto Sul estará conectado a um sistema de transporte com a previsão de implantação apresentada no **Quadro 2**.

**Quadro 2: Integração do Porto Sul com o Sistema de Transporte**

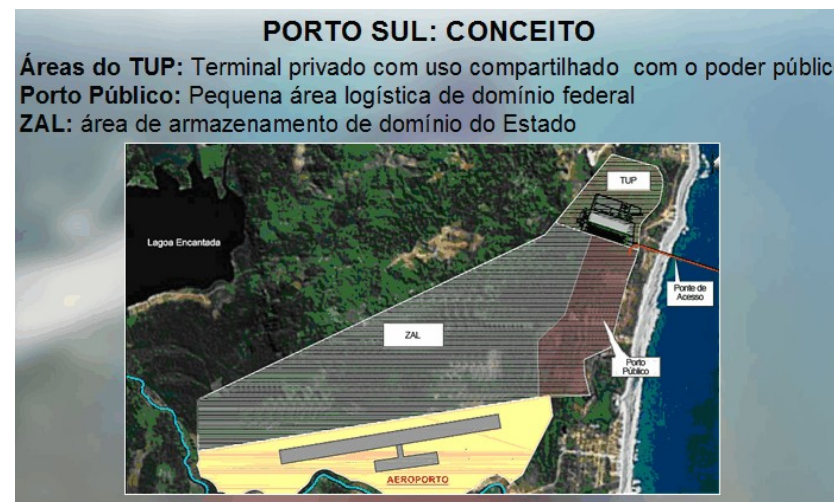
Evolução do Sistema de Transporte	
2009	Sem Porto Sul, Ferrovia Integração Oeste-Leste (FIOL)
	FERRONORTE até Alto Araguaia
	FNS até Colinas do Tocantins
	Rodovias sem os Trechos em Construção (BR-135 MG, BR-163 PA, BR-242 MT e BR-242 TO)
	Hidrovia do São Francisco em operação
2012	Porto Sul em operação
	FIOL até Caetité
	FERRONORTE até Rondonópolis
	FNS concluída e em operação
	Rodovias com obras concluídas, exceto BR-242, em TO
2013	Hidrovia do São Francisco em operação
	FIOL até Figueirópolis e em operação
	FERRONORTE até Rondonópolis
	FNS concluída e em operação
	Malha rodoviária completa
2019 a 2036	Hidrovia do São Francisco em operação
	Sistema completo

Fonte: Consórcio Concremat/Transplan (2009)

O arranjo portuário ainda em caráter preliminar (**Figura 3**), tendo em vista que muitas informações não estão ainda consolidadas, prevê as seguintes instalações:

- **Terminal de Uso Privativo (TUP)** – contempla inicialmente um terminal *off-shore* a ser implantado na Ponta da Tulha, cujo arranjo inicial (Projconsult, 2008), será formado por um conjunto de obras marítimas: píer de embarque do minério, ponte de acesso ao píer de carga, píer de rebocadores, *dolphins* de atracação e amarração e ponte de ligação ao quebra-mar. Trata-se de um terminal especializado, projetado para o carregamento de navios de minério, oriundo da mina de Pedra de Ferro em Caetité, realizado por meio de correia transportadora enclausurada e equipamentos de

transbordo tipo *shiploader* que correm sobre trilhos instalados no píer. Um quebra-mar em enrocamento promoverá as condições de abrigo às instalações de acostagem.



**Figura 3: Arranjo funcional do Porto Sul**

Fonte: Governo da Bahia (2009)

- **Porto Público** – após a implantação do terminal de minério de ferro, está prevista a construção de novas instalações para o escoamento de outras cargas. A configuração prevê a construção de novos píeres:
  - **granéis agrícolas**, projetado para conjugar a exportação de grãos, especialmente a soja no Oeste Baiano (Barreiras, Luís Eduardo Magalhães, São Desidério, Formosa do Rio Preto, Correntina e Riachão das Neves);
  - **granéis líquidos**, principalmente etanol e outros líquidos, tais como, produtos químicos e gêneros alimentícios (ex: sucos cítricos). Visa atender à demanda potencial de etanol das regiões do Extremo Sul (Ibirapuã, Medeiros Neto, Lajedão, Caravelas, Santa Cruz de Cabrália e Eunápolis) e do Oeste baiano (São Desidério e Barra). (**Figura 4**)





**Figura 4 – Terminal de granel líquido**

Fonte: *Japan Cooperation Center, Petroleum* <http://www.jccp.or.jp/>

– **movimentação de contêineres**, com berços especializados que podem atingir taxas de movimentação de carga bem maiores que berços convencionais, embora o desenho proposto não seja o ideal para um terminal de contêineres, que tem um melhor tráfego dos equipamentos e tempos de movimentação reduzidos quando o pátio de armazenagem é contíguo ao berço.

As intervenções na bacia portuária com ampliação da bacia de evolução e implantação de novas áreas de atracação implicarão em dragagens e aumento da extensão do molhe, visando proporcionar abrigo da ação das ondas às novas instalações de acostagem.

As operações de apoio logístico às atividades de exploração de petróleo têm tráfego intenso de embarcações do tipo *supply boat* e características próprias que não são compatíveis com as instalações de acostagem propostas até o momento. Portanto, uma base de apoio às atividades petrolíferas *off-shore* na região demandará uma instalação específica com berços para atracação das embarcações de apoio<sup>3</sup>.

- **Retroporto** – para garantir a qualidade, segurança e produtividade de recepção e expedição de carga solta, containerizada, sólidos a granel e líquidos a granel são necessários armazéns, silos, tanques e pátios que atendam os requisitos operacionais dos modais de transporte.

Para abrigar a primeira fase do Complexo Porto Sul, o Decreto Estadual n° 10.917, publicado em 19 de fevereiro de 2008, considerou de utilidade pública para fins de desapropriação uma área de 1.771,3 ha, na localidade de Ponta da Tulha, a 18 km ao norte da cidade de Ilhéus (Figura 5). Da área total, existe a previsão de destinação de, aproximadamente, 500 ha para a implantação do terminal privado da BAMIN.



**Figura 5: Concepção da conexão retroárea portuária e ferroviária (FIOL)**

Fonte: VALEC (2009)

<sup>3</sup> Nesta AAE será proposto, alternativamente, as atividades de *supply boat* no Porto de Malhado.

## REGIÃO DE ESTUDO DA AAE



A definição da área de estudo levou em conta o modelo de desenvolvimento proposto pelo Governo da Bahia que destaca a desconcentração das regiões do estado e o apoio a sua diversificação, com atração de investimentos e formação de novas cadeias produtivas.

Para uma primeira abordagem quanto à definição da melhor área para implantação do complexo portuário foi criado, pelo Governo do Estado, um Grupo de Estudo (Decreto 10.812/2008 e Portaria 002/2008), que congregou as Secretarias de Planejamento (SEPLAN), Infraestrutura (SEINFRA), Indústria, Comércio e Mineração (SICM) e Meio Ambiente (SEMA).

- Inicialmente, seis áreas foram indicadas: Porto do Malhado, Distrito Industrial de Ilhéus, Aritaguá, Ponta da Tulha, Serra Grande e Campinho, em função dos resultados de estudos anteriores para escolha da melhor opção de interligação com a ferrovia.
- Para a seleção do sítio mais apropriado foi elaborada análise comparativa considerando quatro fatores-chaves e dezessete quesitos determinantes, relacionados à localização portuária, acessibilidade, retroárea e meio ambiente. Especificamente quanto às questões ambientais foram considerados: (i) comprometimento de áreas úmidas; (ii) retirada de vegetação nativa; (iii) interferência com ecossistemas terrestres; (iv) interferência com o ecossistema marinho; (v) reflexos sobre a gestão ambiental; e (vi) comprometimento biossocial.
- A área de Ponta da Tulha foi selecionada em função dos seguintes fatores: (i) menor custo em obras civis; (ii) melhor condição de acesso rodoferroviário; e (iii) maior disponibilidade de área para implantação do retroporto industrial.

Considerando a relevância ambiental da região foram aprofundadas as análises dos aspectos ambientais, ampliando-se a abrangência dos estudos para outros dois sítios, sendo então avaliadas: Ponta da Tulha, Aritaguá (expandida para oeste), Sul de Marauá e Sul de Olivença.

- Foram priorizados os seguintes aspectos: (i) presença de zonas de restrição ambiental (áreas úmidas, corpos d'água, manguezais, recifes de corais); (ii) presença de Unidades de Conservação (UC), sua tipologia e o seu zoneamento; (iii) presença de corredores ecológicos, áreas focais ou mini-corredores; (iv) uso do solo e cobertura vegetal; e (v) definição da qualidade ambiental das áreas selecionadas.
- A área ao Sul de Marauá foi descartada em virtude de sua fragilidade ambiental ser maior do que a das demais áreas. Foi apontada a necessidade de estudos que permitissem concluir sobre os demais sítios.

Foi então, com a finalidade de aprofundar a discussão sobre outras três áreas— Ponta da Tulha, Aritaguá e Sul de Olivença (**Figura 6**), realizado outro estudo ambiental específico<sup>4</sup> e, paralelamente, dado andamento, pela SEINFRA, à análise locacional, sob o enfoque da engenharia, considerando aspectos de técnica construtiva (acesso rodoviário; acesso ferroviário; acesso à profundidade 19 m; terreno para implantação do porto).

Visando captar as percepções sociais foi, também, realizado levantamento que identificou opiniões em relação à pertinência do porto na região, não se atendo às alternativas avaliadas. Foram identificados três grupos distintos: (i) os que são declaradamente a favor; (ii) os que são totalmente contra; e (iii) os que estão em dúvida com relação à implantação do Complexo Porto Sul em Ilhéus.

Com base nesses estudos foi elaborado um parecer conjunto intitulado: “*Alternativas Locacionais para Implantação do Complexo Porto Sul na Região de Ilhéus, Bahia – Instalações Portuárias e Pólo Industrial e de Serviços*”, a partir do qual foi definida, a luz do conhecimento disponível até aquele momento, a indicação da alternativa mais adequada para a implantação, no município de Ilhéus, do Complexo Porto Sul, para dar andamento à concepção preliminar do projeto pelo Governo do Estado.

<sup>4</sup> Este estudo, realizado anteriormente a esta AAE, consta do relatório “*Implicações da Avaliação Ambiental Estratégica das Alternativas Locacionais de Implantação do Programa Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Minerário-Industrial da Região Cacaceira — Complexo Porto Sul*” (LIMA/COPPE/UFRJ, 2008)



**Figura 6: Alternativas Locacionais**

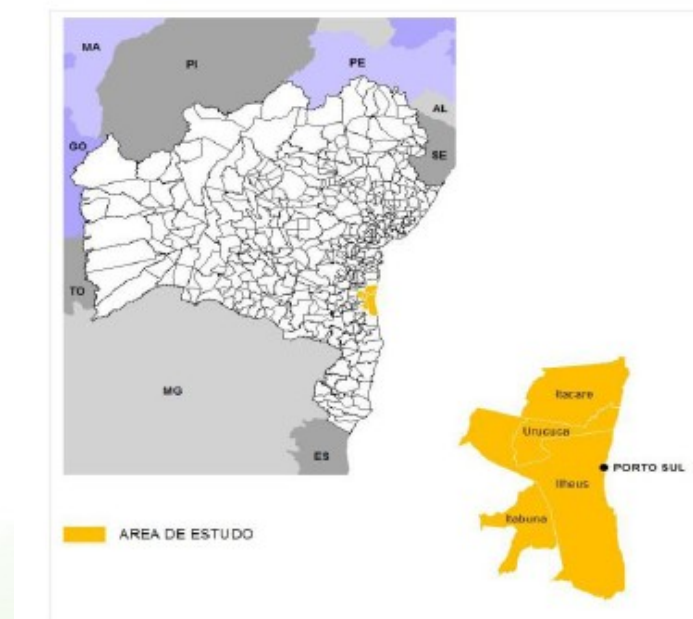
Fonte: SEINFRA (2008)

- A alternativa Sul de Olivença que, em um primeiro momento, se mostrou promissora do ponto de vista ambiental, foi excluída devido à presença de terras indígenas naquela região. Do ponto de vista estritamente ambiental a melhor alternativa seguinte foi Aritaguá.
- Além dos aspectos construtivos (de engenharia), outros foram levados em consideração para a tomada de decisão da localização do Complexo Portuário em Ponta da Tulha, tais como a implantação do novo aeroporto; a maior proximidade com áreas residenciais; o fato de que o Complexo Industrial propriamente dito tem flexibilidade locacional em termos regionais; e a expectativa de nova estrutura logística rodoviária que não irá comprometer ou intervir especialmente na BA 001.

#### Área de influência direta e a área de influência estratégica:

Para efeito da definição da área de abrangência da presente AAE, foram consideradas duas unidades territoriais de trabalho: a *área de influência direta* e a *área de influência estratégica*.

- *Área de influência direta* engloba os municípios que compõem a Região de Estudo, ou seja, aqueles que devem ter maior interação com as atividades e respectivos empreendimentos previstos: Ilhéus, Itabuna, Uruçuca e Itacaré (**Figura 7**).



**Figura 7: Região de Estudo**

- *Área de influência estratégica* – por definição é a área que, por razões diversas, tem alguma interação com o Complexo Porto Sul. Nesse sentido, esta área abrange todo o território do Estado da Bahia, destacando-se as seguintes razões: o cultivo e a industrialização de grãos no oeste baiano; o minério no município de Caetité; as rochas ornamentais, especialmente ao norte do estado; e, ainda, a produção de

cana-de-açúcar em parte do Extremo Sul; a pecuária de corte e atividade coureira em diversas regiões, como Extremo Sul, Itapetinga, Vitória da Conquista e Litoral Sul; papel e celulose e a fruticultura, no Extremo Sul. (Figura 8).

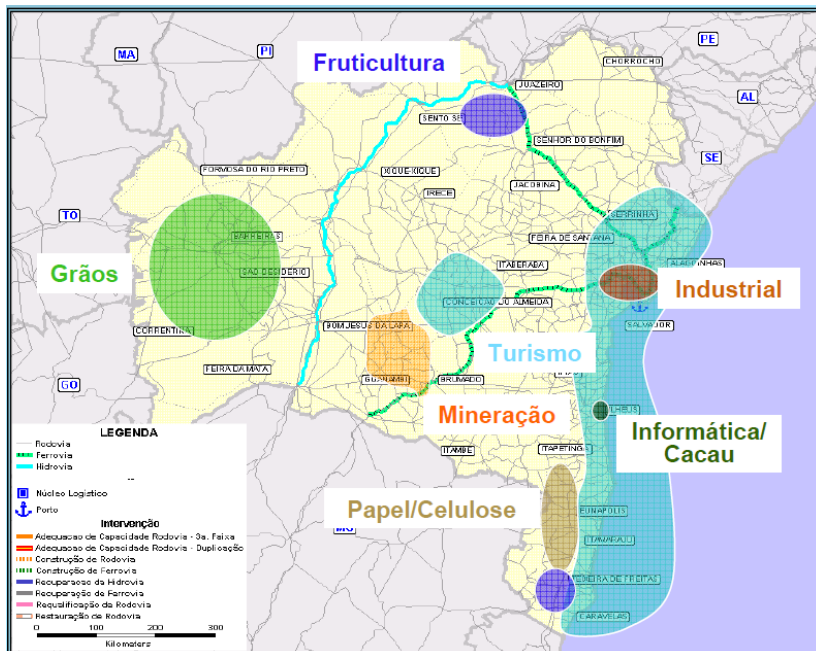


Figura 8: Principais Polos de Carga da Bahia

Fonte: GdB (2009)

A área de influência direta (área de estudo) envolve os municípios de Ilhéus, Uruçuca, Itacaré e Itabuna. Compreende uma faixa costeira de cerca de 90 km entre a região de Olivença e a Foz do Rio de Contas.

A área total desses municípios é de 3.352 km<sup>2</sup>. A população totalizava, em 2007, mais de 477.500 habitantes e a densidade demográfica média era de 142 hab./km<sup>2</sup> (Quadro 3). Os municípios fazem parte da Costa do Cacau, caracterizada pela lavoura cacaueteira, que no final da década de 80 foi fortemente afetada pela

crise, devido à associação de dois fatores principais: a queda de preço do cacau no mercado internacional e o aparecimento da praga Vassoura-de-Bruca (*Crinipellis pernicioso*). Após esta crise, a industrialização (cacau/informática), em Ilhéus e o comércio e serviços, em Itabuna e o turismo em Itacaré surgem como alternativas de desenvolvimento da região.

Quadro 3: Dados Municipais da Área de Influência da AAE

Municípios	Área (km <sup>2</sup> )	População (IBGE, 2007)	IDH
Ilhéus	1.841	220.144	0,703
Itabuna	443	210.604	0,778
Itacaré	730	24.720	0,588
Uruçuca	338	22.070	0,652

## QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO

Foram levantados os aspectos relacionados ao arcabouço legal, às responsabilidades institucionais, aos processos participativos e identificados os planos e programas relacionados à região de estudo, com a finalidade de entender o espaço sociopolítico necessário à decisão estratégica.

- Legislação pertinente – levantamento das normas ambientais federais, estaduais e municipais, visando identificar a responsabilidade pela execução dos referidos dispositivos legais e quais as principais lacunas que precisariam ser supridas. A observância ao Ordenamento Jurídico em vigor, especialmente da Legislação Ambiental, é medida garantidora da efetividade da implementação do Programa, nos prazos pré-estabelecidos.
- Responsabilidades institucionais – destaque para as responsabilidades dos órgãos que integram as esferas da União, Estado e Municípios, para as competências e funções dos diversos órgãos intervenientes, bem como para os recursos disponíveis e as respectivas necessidades institucionais.
- No que tange à competência para licenciar empreendimentos e atividades efetivas ou potencialmente poluidoras, destaca-se que a depender do tipo de empreendimento, do porte e da localidade, da existência, ou não, de uma UC, os empreendimentos ou atividades decorrentes das demandas surgidas a partir do Programa, objeto AAE, poderão ser licenciados no âmbito da União, do Estado ou mesmo no nível municipal.
- Considerando que o Complexo Porto Sul se localiza no bioma Mata Atlântica, é importante se atentar para o conteúdo da Lei nº. 11.428/06, a qual traz disposições, inclusive aplicáveis às áreas urbanas, atinentes à supressão de vegetação de Mata Atlântica.
- A sociedade civil e o Ministério Público têm estado atentos ao cumprimento da legislação em vigor e dispostos, inclusive, à adoção de medidas judiciais cabíveis, as quais poderão ocasionar entraves para a execução do Programa.
- A integração das ações entre os Governos Federal e Estadual pode oferecer celeridade à implementação do Complexo. No entanto, essa celeridade não deve comprometer o regular exercício das respectivas competências institucionais, necessárias ao afastamento de conflitos interinstitucionais.
- Levantamento das principais políticas, planos e programas (PPP) de desenvolvimento e/ou relacionados com o uso dos recursos naturais, voltados para a região do Porto Sul, permitiu identificar possíveis interações e sinergia entre os processos, assim como restrições impostas a outros usos e os componentes ambientais passíveis de interferências, sendo assim subsídio indispensável para a

AAE e consequente gestão. Dentre os programas federais e estaduais se destacam: o Projeto de criação da **Zona de Processamento de Exportação (ZPE** – Governo Federal); **Programa de Aceleração do Crescimento (PAC** – Governo Federal) com previsão de investimentos para o saneamento e a urbanização de favelas em Ilhéus e Itabuna; **Programa de Aceleração do Desenvolvimento do Agronegócio na Região Cacaueira (PAC Cacau)**, que prevê o desenvolvimento do agronegócio; e, também, programas direcionados para a gestão ambiental da zona costeira e para a conservação da biodiversidade, como o **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC)** e o **Projeto Corredores Ecológicos (PCE)**, inserido no Programa Piloto para a Proteção das Florestas Tropicais Brasileiras (PPG7).

### Levantamento dos Atores Relevantes

Foi realizada a identificação dos atores relevantes, seus interesses e sua capacidade de se opor ao Programa, com a finalidade de proporcionar ao gestor uma visão abrangente dos seus interesses, anseios e preocupações, bem como, visando subsidiar sua atuação no atendimento desses interesses e na mediação dos possíveis conflitos, de modo a assegurar que as políticas eventualmente adotadas sejam realísticas e sustentáveis.

Para cada grupo de atores, direta e indiretamente envolvidos, foram identificados os prováveis interesses no Porto Sul, conforme resumido a seguir.

#### Interesses com Expectativas Positivas

<b>Ambientais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nenhum identificado.</li> </ul>
<b>Sociais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geração de emprego e renda para as populações locais.</li> <li>▪ Requalificação e capacitação da mão-de-obra local para que possam aproveitar das oportunidades oferecidas.</li> </ul>

<b>Econômicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desenvolvimento socioeconômico da Bahia, região sul e, principalmente, dos municípios de Ilhéus e Itabuna.</li> <li>Fortalecimento da infraestrutura de transporte e portuária baiana.</li> <li>Aumento na circulação financeira e de mercadoria no Estado.</li> <li>Abertura de novas alternativas/opções econômicas para a região.</li> <li>Minimização dos custos de implantação do Porto Sul.</li> <li>Aumento dos lucros operacionais das empresas de extração, transporte, beneficiamento e exportação/importação mineral que usarão o Porto Sul.</li> <li>Revitalização do Porto atual e das áreas comerciais e turísticas de Ilhéus.</li> </ul>
<b>Institucionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliação do processo participativo em todas as fases de desenho, construção e operação.</li> <li>Ganhos para as imagens institucionais.</li> </ul>

### Interesses com Expectativas Indefinidas

<b>Ambientais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantia de adequadas medidas mitigadoras e compensatórias socioambientais, eventualmente necessárias, sejam efetivamente implementadas.</li> </ul>
<b>Sociais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementação, em tempo hábil, da necessária infraestrutura urbana para suprir o esperado aumento na demanda.</li> </ul>
<b>Econômicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comprovação clara e inequívoca de que a relação custo-benefício social, econômica e ambiental da introdução do Porto Sul seja maior do que as alternativas de desenvolvimento sustentável com o cacau e turismo.</li> <li>Maiores repasses de recursos tributários do Estado para as Prefeituras, de maneira a viabilizar a manutenção da necessária nova infraestrutura urbana.</li> </ul>
<b>Institucionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria na transparência e confiabilidade das informações fornecidas pelo Governo da Bahia.</li> <li>Promoção de outras agendas.</li> </ul>

### Interesses com Expectativas Negativas

<b>Ambientais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Escolha de área menos sensível ambientalmente para instalação do Porto Sul e Complexo Industrial.</li> <li>Minimização de danos ambientais na área de influência.</li> <li>Garantia de que seja adotada tecnologia de ponta em todas as instalações portuárias e industriais propostas, especialmente relacionada à poluição e destruição de habitats e a minimização do impacto visual das instalações.</li> </ul>
-------------------	--

<b>Sociais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimização dos transtornos às populações locais, especialmente aquelas atingidas pelas áreas de desapropriação e seu entorno.</li> <li>Garantia de prevenção da formação de bolsões de pobreza e marginalidade, em função da migração descontrolada dos trabalhadores temporários (e suas famílias) durante a construção.</li> </ul>
<b>Econômicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantia de continuidade na política regional de desenvolvimento sustentável vigente na última década para a região (fundamentada no cacau e turismo).</li> <li>Minimização de danos cênicos ao turismo, comércio e pesca na área pretendida, entorno e urbanas.</li> </ul>
<b>Institucionais</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimização de sobrecarga dos serviços municipais, especialmente saúde, educação, habitação e infraestrutura urbana.</li> </ul>

Os principais anseios e preocupações dos atores giram em torno dos seus interesses no Porto Sul, no entanto, os seguintes aspectos se destacam:

### Anseios e Preocupações

<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que os empregos gerados <u>sejam absorvidos</u> pela população local, evitando-se maciças <u>levas migratórias para a região</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que o Governo da Bahia <u>mude</u> a corrente forma de conduzir o Porto Sul, para uma maneira mais <u>participativa</u> e focada na <u>população local</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que seja comprovado que os <u>investimentos públicos</u> a serem realizados representam a <u>melhor opção</u> de desenvolvimento para a <u>região</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que seja escolhida a <u>melhor área</u> para a localização do Porto e do Complexo Industrial, em termos da <u>minimização de danos ambientais</u>, <u>desestruturação do turismo</u> e do <u>comércio regional</u> e não apenas em função dos <u>investimentos financeiros necessários</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que os inevitáveis impactos ambientais e cênicos sejam condizentes com a <u>melhor tecnologia</u> disponível e não apenas em razão dos <u>investimentos financeiros necessários</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que os inevitáveis impactos ambientais, sociais e econômicos sejam adequadamente e efetivamente <u>mitigados</u> e <u>compensados</u> durante a vida do empreendimento.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Espera-se que o Governo da Bahia assegure que a qualidade e expectativa de vida melhorem para a imensa maioria, embora entendam que a vida e o cotidiano de grandes segmentos da população local mudem radicalmente.</li> </ul>

Considerando os anseios e preocupações dos atores relevantes, entende-se que três ações são prioritárias, no atual estágio do Porto Sul:

### Ações Prioritárias

- Fortalecer as instituições e processos para uma participação (negociação) social efetiva, especialmente junto aos "atores chave" mencionados.
- Focar mais as iniciativas do Porto Sul nas populações locais e menos nos interesses das empresas proponentes.
- Comprovar clara e inequivocamente que a proposta apresentada representa o melhor custo-benefício social, econômico e ambiental para a região.

Visando o acompanhamento, a participação das discussões e acompanhamento das ações e resultados da AAE foi organizado um Grupo de Trabalho Governamental, envolvendo representantes de diferentes instituições, e, também, o Comitê de Acompanhamento, representativo e equilibrado e com condições de contribuir com conhecimentos e informações da região para as análises realizadas ao longo do desenvolvimento da AAE, que conta com a participação de vários setores da sociedade civil e administração pública, na esfera federal, estadual e municipal (Quadro 4).

**Quadro 4: Comitê de Acompanhamento**

Associação Regional de Engenheiros e Arquitetos (ARENA)	Instituto de Estudos Socioambientais do Sul da Bahia (IESB)
Associação Brasileira de Apoio aos Recursos Ambientais (ABARA)	Ministério Público Federal
Associação Ação Ilhéus	Ministério Público Estadual
Associação de Turismo de Ilhéus (TII)	Prefeitura Municipal de Ilhéus
Câmara dos Diretores Lojista de Ilhéus	Prefeitura Municipal de Itabuna
Colônia de Pescadores Z-18 – Itacaré	Prefeitura Municipal de Uruçuca
Colônia de Pescadores Z-34 – Ilhéus	Prefeitura Municipal de Itacaré
Comitê da Bacia Hidrográfica do Leste	Secretaria Estadual de Infraestrutura (SEINFRA)
Conselho Gestor da APA Rio Almada/L. Encantada	Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária (SEINP)

Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA)	Secretaria Especial de Portos (SEP/Presidência da República)
Conselho Municipal de Saúde de Ilhéus	Segmento Econômico Indústria (FIEB)
Federação dos Trab. da Indústria da Construção Civil	Sindicato dos Trabalhadores de Ilhéus, Itabuna e região
Federação dos Bancários da Bahia e Sergipe	Sindicato dos Bancários de Itabuna e Região
Federação das Associações de Moradores de Ilhéus (FAMI)	Sindicato Rural de Ilhéus
IBAMA	União das Associações de Bairros de Itabuna
Instituto Floresta Viva	Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

## DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

A análise de todos os processos que levaram ao estado atual de desenvolvimento e suas interações com o meio ambiente ajuda na compreensão da situação atual da região de estudo e na identificação dos fatores estratégicos ambientais, sociais e econômicos relevantes para esta AAE. Nesse sentido, são analisados os fatores determinantes do desenvolvimento regional, bem como os que condicionam este desenvolvimento e aqueles considerados mais críticos para a qualidade ambiental. São, também, destacados os processos que se configuram como estratégicos para a avaliação ambiental, por representarem os que requerem avaliação cuidadosa de sua trajetória futura, visando a antecipação de soluções na direção da sustentabilidade pretendida.

### Fatores Determinantes do Desenvolvimento

A cultura cacaujeira e seus ciclos alternados de ascensão e queda de produção se destaca como a atividade econômica mais representativa da região de estudo. Esta atividade

construiu uma centralidade no eixo Ilhéus-Itabuna, dando a estes centros características específicas e papel relevante no fluxo da economia regional, juntamente com a pecuária e as demais culturas temporárias.

Enfoca-se, também, o surgimento do turismo, como uma alternativa à crise instalada e que pôs fim à hegemonia da cultura de cacau. O turismo passa a representar uma nova opção de desenvolvimento no Pólo do Cacau, formado pelos municípios litorâneos de Canavieiras a Itacaré, combinando a beleza das praias com a riqueza da Mata Atlântica, asseguradas pelo regramento da preservação ambiental em sua grande parte.

Outro vetor de crescimento da região, a exploração de petróleo e gás natural na bacia sedimentar de Camamu-Almada, ainda em formação, mas com potencial já vislumbrado com a exploração de gás natural no Campo de Manati, em área confrontante com o município da Cairu, no vizinho Pólo Turístico do Dendê.

## Turismo

A **Zona Turística Costa do Cacau** faz parte do conjunto das Zonas Turísticas do litoral da Bahia, planejadas e implantadas pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste Brasileiro (PRODETUR/NE), a partir do início dos anos 90. A Costa do Cacau é uma pequena região litorânea, compreendida entre Itacaré e Canavieiras, sem articulação direta com os pólos turísticos de Porto Seguro, ao Sul, e Valença-Salvador ao Norte, cabendo a Ilhéus o papel de centro de distribuição do fluxo de visitantes. Estão se consolidando na faixa costeira de Ilhéus-Itacaré, com papéis diferenciados e complementares os seguintes atrativos turísticos:

- **Ilhéus**, cidade âncora urbana turístico-regional e referência histórico-cultural da região cacaueira, cidade média com centro histórico junto ao porto velho, com paisagens tropicais de morros, rios e manguezais;
- **Litoral Sul de Ilhéus-Olivença**, destino tradicional de turismo regional de praia, bem como para segunda residência do interior do Sul da Bahia;

- **Litoral Norte de Ilhéus**, apoiada nas riquezas naturais do seu hinterland – Lagoa Encantada, em processo de integração no contexto do conjunto do grande eixo de turismo sustentável regional do litoral de Uruçuca (Serra Grande) e o de Itacaré, também destino tradicional de segunda residência e de turismo popular;

- **Serra Grande**, vila turística diferenciada em surgimento, marcada pela sua posição de mirante sobre o Oceano e as praias do litoral norte de Ilhéus e pela preservação e valorização de sua morfologia de vila rural tradicional;

- **Itacaré**, principal polo turístico regional, os *ecoresorts* da sua costa atlântica e a cidade encravada numa paisagem bucólica, entre a foz do rio de Contas e as falésias da Mata Atlântica, nascida como destino turístico preferido pelos jovens e praticantes do surf, hoje dotada com uma estrutura de equipamentos e serviços turísticos diferenciados, do modo simples até os mais sofisticados.

O processo de desenvolvimento do turismo suporta dois processos estratégicos complementares: *a qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo* e *a consolidação da região como destino qualificado*, tendo como ponto de partida as políticas públicas do Estado da Bahia de implementação do turismo sustentável, como novo vetor econômico do PRODETUR/BA.

O modelo de desenvolvimento turístico da Costa do Cacau é resultado de um processo de planejamento e investimento nos últimos 15 anos, tendo a natureza como âncora, garantida pela implantação de Áreas de Proteção Ambiental (APA).

Este processo teve como “ator — pioneiro” a institucionalização de gestão das APA, com o envolvimento sistemático da comunidade e da sociedade civil, com os principais instrumentos e ações:

- Conselhos Gestores das APA, processo de discussões e orientações dos conflitos de interesse, monitoramento e controle do uso do solo da APA e de capacidade de carga;



- elaboração e implantação dos Planos de Manejo e Zoneamentos Ecológico-Econômicos das APA, que garantem institucionalmente o quadro paisagístico/ecológico e o padrão de uso da região, condição básica para a mobilização de investimentos qualificados no setor turístico;

- processo de conscientização ecoturística e ecológica das comunidades;
- apoio na vigilância ambiental e na implantação de novos projetos turísticos pelas organizações da sociedade civil com foco nas questões ambientais.

Principais resultados:

- Crescente percepção da população dos benefícios econômicos do turismo e do meio ambiente preservado como sua matéria-prima, com reflexos para a sua própria qualidade de vida.
- Diminuição das pressões, desmatamentos, queimadas e uso de áreas protegidas, sobre as áreas naturais da região, e valorização da área rural, com fortalecimento das culturas agroflorestais e o surgimento de elementos do conceito do Novo Rural nas áreas de conservação do hinterland da costa, de uso de turismo de baixíssima densidade.
- Modelo de preservação e manutenção da qualidade ambiental e paisagística obteve êxito, principalmente na APA Itacaré-Serra Grande, atraindo novos investimentos turísticos qualificados. Contraponto com a situação da APA Lagoa Encantada, sem um zoneamento voltado para o uso turístico e com a influência do crescimento desordenado do litoral norte, não consegue se firmar como um modelo local de desenvolvimento turístico.

A consolidação da região Costa do Cacao como destino turístico qualificado, contando com equipamentos hoteleiros voltados para os mercados do sul do País e para o mercado internacional. Ocupa hoje o terceiro lugar no *ranking* do número de Unidades Hoteleiras (UH) implantados por Zona Turística, com 6.259 UH ou 12% do total de 51.027 UH do Estado da Bahia, atrás apenas da Costa do Descobrimento

(14.814 UH) e da Costa dos Coqueiros (7.746 UH). A estrutura atual em cada município encontra-se resumida no **Quadro 5**.

O processo de consolidação da região como destino turístico qualificado contou com dois eixos: *fortalecimento institucional do setor* e a *consolidação físico-funcional*. O turismo da Costa do Cacao se formou e se fortaleceu com o apoio de uma estrutura de governança, que envolve as esferas estadual e municipais, os empresários e o terceiro setor, desenhado para o desenvolvimento do turismo sustentável: Conselho de Turismo do Pólo Litoral Sul, Câmara Zonal de Turismo da Costa do Cacao e o Fórum Estadual de Turismo.

**Quadro 5: Estrutura Turismo na Costa do Cacao**

Município	Unidades Hoteleiras (UH) <sup>(*)</sup>	Empregos Diretos <sup>(**)</sup>	Empregos Indiretos
Ilhéus	2.878	4.317	12.952
Itabuna	775	1.162	3.487
Itacaré	1.361	2.041	6.124
Uruçuca	115	172	517
<b>Total</b>	<b>6.128</b>	<b>7.882</b>	<b>23.080</b>

Para a consolidação do modelo de destino turístico qualificado os principais problemas identificados:

- um parque hoteleiro em expansão, nas zonas turísticas costeiras e a cidade de Itacaré;
- primeiros indícios de turismo de massa, em virtude da falta de qualidade e de objetividade da gestão turística local e de descontrole da qualidade urbana;
- pressão sobre os atrativos naturais e, conseqüentemente, degradação ambiental e paisagística;
- fragilidade de gestão local vis-à-vis as pressões do mercado;

– a consolidação da qualidade ambiental e paisagística conta com alguns entraves e ameaças pela introdução de novas atividades na região, tais como a extração do petróleo e processo de especulação imobiliária e crescimento das áreas urbanas, com a consequente e lenta degradação dos espaços naturais, sobretudo do Litoral Norte de Ilhéus.

Identificam-se, também, oportunidades para levar a Costa do Cacau a se consolidar como destino turístico integrado:

- uma estrutura de governança do setor turístico maduro, que envolva todos os setores da comunidade;
- a disposição de instrumentos de manejo e uso do solo pelos Planos Diretores Municipais e um subseqüente detalhamento urbano-paisagístico; e
- a agregação de novos atores institucionais nas áreas críticas da orla, como é o caso do Projeto Orla na faixa costeira de Ilhéus.

## Agropecuária

- O uso da terra na área da Bacia Hidrográfica do Rio Almada — onde se encontram os municípios de Ilhéus, Itabuna e Uruçuca — apresenta-se bastante diversificado, com cultivos tradicionais de subsistência, monocultura do cacau, pecuária extensiva e especiarias, que substituiu no decorrer do último século a Mata Atlântica. O cacau se firmou como cultura na região sul do Estado na virada do século XIX para XX e lidera a produção nacional desta *commodity* internacional. Utiliza o sistema de “cabruca”, que aproveita espécies arbóreas pré-existentes para o sombreamento do cacau. O espaço ocupado pelas atividades agrícolas é bastante significativo e, em 1975, a cultura do cacau ocupava 65% da área dessa Bacia.
- O cacau atingiu seu ápice econômico em torno do ano de 1979, quando foi observada uma grande expansão da atividade no Brasil e no mundo. Entretanto, no final dos anos 1980, a atividade entra em uma fase de depressão, originada por um conjunto de fatores conjunturais: (i) a queda internacional dos preços de cacau; (ii)

altos estoques mundiais do produto; e (iii) o surgimento da doença “vassoura de bruxa”, em 1989, agravando essa fase e provocando uma queda acentuada da produção regional.

- O Censo Agropecuário de 2006 apontou uma redução da área de cultivo dos principais produtos agrícolas nos quatro municípios abrangidos pela região de estudo entre 1990 e 2006, sendo mais acentuada entre as lavouras permanentes, devido às perdas na lavoura do cacau e observada mais fortemente nos municípios de Ilhéus e Itabuna, os mais afetados por serem os principais centros socioeconômicos da região cacauzeira, com reflexos para os outros setores da economia.
- Iniciativas para recuperação da atividade: (i) *Plano de Aceleração do Desenvolvimento do Agronegócio na Região Cacauzeira* (PAC do Cacau), lançado em 2008, com previsão de investimentos em projetos de diversificação, produção de biocombustíveis, apoio à agroindústria e a agricultura familiar e obras de infraestrutura no sul da Bahia; (ii) *Programa de Industrialização de Cacau em Pequena Escala* (CEPLAC e o Governo da Bahia), para a implantação de pequenas e médias indústrias destinadas ao processamento de amêndoas de cacau e em cooperativas e associações de produtores; (iii) Associação dos Profissionais do Cacau Fino e Especial (APCFE), criada em 2004, visando à produção de cacau fino ou flavor, categoria comercial especial, produzida só em alguns países, com carga genética determinada para produção do cacau orgânico (4,55% da produção mundial, em 2006).
- A pecuária compete com o cacau no uso do solo regional. Os rebanhos dos animais de produção e de serviços, entre os anos de 1990 e 2006, tiveram uma expansão importante do número de cabeças. Os aumentos mais significativos ocorreram em Ilhéus e Itabuna com suínos (282,6 e 301,9%) e bovinos (89,7 e 65,0%).
- Esta expansão representa uma busca de novas oportunidades econômicas por parte dos produtores, com objetivo de substituir a lavoura cacauzeira. As áreas que estavam ocupadas com cacau e sombreadas por árvores da Mata Atlântica

foram desmatadas para plantio de capim e, conseqüentemente, implantação da pecuária bovina, promovendo o avanço do desmatamento.

- O cacau durante muito tempo foi o diferencial no balanço comercial do estado, porém muito pouco do excedente gerado permaneceu na região. Os grandes produtores não só investiam seus capitais em outros estados, como, também, residiam em outros locais. Pouca inversão em tratos culturais, aumento da qualidade e da produtividade e, com insuficiência de poupança interna, pouca produção local ocorreu em bens e serviços para a região (Fundação CPE, 1992).

- A região ainda não conseguiu superar a crise do cacau e não foi capaz de desenvolver outras potencialidades para contrabalançar os impactos das crises e frequentes oscilações de preços a que está sujeita esta *commodity*. Este processo encontra como entraves a falta de recursos, as condições fundiárias e a tradição do cultivo do cacau.

- A análise das principais lavouras permanentes indica um aumento irrelevante nos últimos anos e a lavoura temporária praticamente inexistente, a área cultivada foi reduzida em 13.779 ha, de 1990 para 2006.

- A pecuária não chega a ser expressiva, apesar de apresentar crescimentos percentuais relativos altos. Como a pecuária compete com o cacau no uso do solo regional, a decadência do cacau leva a sua conseqüente expansão, em substituição ao cacau-cabruca. A pecuária extensiva, com baixa produtividade, ameaça incrementar o desmatamento para responder a uma demanda crescente de áreas de pastagens, levando a uma mudança nas atividades agrícolas e a um aumento do desmatamento.

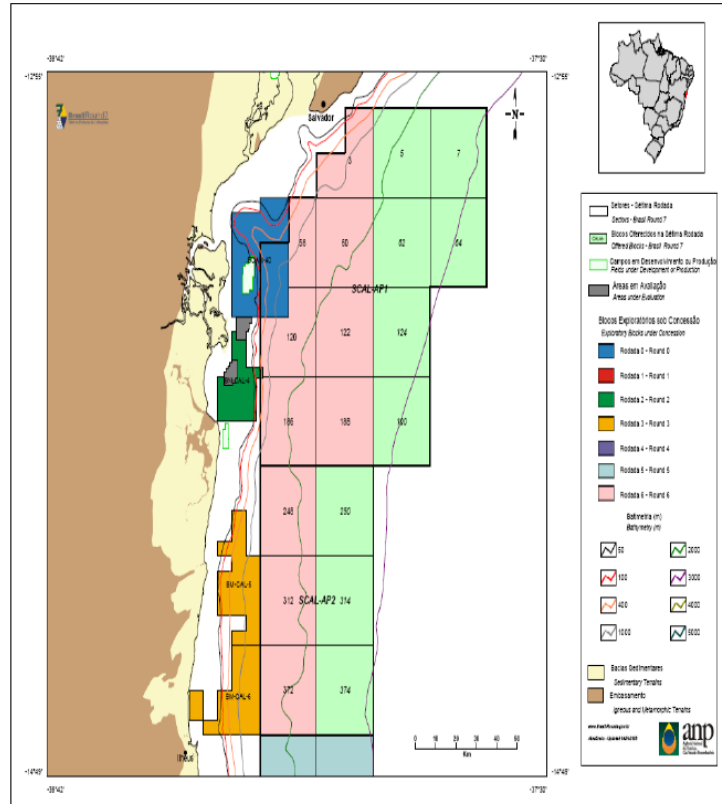
### Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural

As Bacias Sedimentares de Camamu e Almada situam-se na porção sul do litoral do Estado da Bahia. Totalizam uma área de 22.900 km<sup>2</sup> até o limite da cota batimétrica de 3.000 m, sendo 16.500 km<sup>2</sup> pertencentes à Bacia de Camamu e 6.400 km<sup>2</sup> à Bacia de Almada. Nestas bacias localizam-se diversas reservas provadas de petróleo e de gás natural, que foram ofertadas em blocos nas rodadas de licitação para exploração e

produção (E&P) da Agência Nacional do Petróleo (ANP), conforme indicado na **Figura 9**.

- A exploração na região foi iniciada no Campo Manati, de gás natural, descoberto em 2000, localizado no Bloco BCAM-40, que teve seu desenvolvimento realizado entre 2004 e 2007, por meio da perfuração de seis poços de desenvolvimento, da construção de uma Usina de Processamento de Gás Natural (UPGN), localizada em São Francisco do Conde, e da construção de um gasoduto para conectar a plataforma *offshore* à UPGN. Ao final de 2007, todos os seis poços estavam inteiramente conectados e operantes e a produção era de 5,8 milhões de m<sup>3</sup>/dia. Atualmente, o consórcio está avaliando a viabilidade de aumentar o nível de produção para até 8 milhões de m<sup>3</sup>/dia (Norse Energy, 2008).





**Figura 9: Áreas de Concessão na Bacia de Camamu-Almada**  
Fonte: ANP (2009)

- O campo de Sardinha (área do BAS-97) está localizado em águas de aproximadamente 30 metros de profundidade (águas rasas) com condições ambientais complicadas, mas se caracteriza pela existência de petróleo leve com alto ponto de congelamento. (Norse Energy, 2008).
- A descoberta do BAS-131, no Bloco BCAM-40, inclui reservatórios de petróleo e gás natural, com características semelhantes às do Campo de Manati. Os recursos identificados nessa estrutura totalizam 0,05 milhão de barris de petróleo e

0,5 bilhão de metros cúbicos de gás natural<sup>5</sup>. Ainda no Bloco BCAM-40 foi descoberto outro reservatório de petróleo e gás natural. O Bloco BCAM-40 possui mais de 507 km<sup>2</sup> de área atualmente em exploração, em águas rasas e profundas.

As atividades de E&P de petróleo e gás natural, na Bacia de Camamu-Almada, em curso e planejadas, que implicam em impactos e riscos ambientais, além dos impactos sociais e econômicos identificados e avaliados pela AAE realizada pelo Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA/COPPE/UFRJ, 2004) e considerados no planejamento de outras atividades produtivas na região.

- Os resultados da análise dos riscos ambientais decorrentes de eventos acidentais de derramamento de óleo para diferentes alternativas tecnológicas do conjunto de atividades de E&P nessas Bacias mostraram, qualitativamente, as frequências e severidades das possíveis consequências destes eventos para a área entre Valença e Ilhéus, que envolve os municípios de Itacaré e Uruçuca, dentre outros.
- Considerando a complexidade e relevância ambiental que a região de influência direta dos blocos marítimos apresenta, a conservação dos ativos ambientais passa pelo fortalecimento da gestão descentralizada e compartilhada e pelo incremento no controle social. É essencial a existência de planejamento e de procedimentos de contingência para minimização dos danos e efeitos adversos dos derramamentos de óleo no mar, bem como, para a maximização da recuperação dos ecossistemas.

- As chamadas Cartas SAO — cartas de sensibilidade ambiental para derramamentos de óleo — são importantes instrumentos auxiliares, bem como as operações de combate aos derramamentos de óleo e o gerenciamento ambiental da Zona Costeira e Marinha de uma forma mais ampla. A identificação e aporte de diretrizes para o mapeamento das áreas sensíveis a derramamentos de óleo cabem ao Ministério do Meio Ambiente (MMA) e já foram estabelecidas no contexto do

<sup>5</sup> Relatório da *Gaffney, Cline & Associates*.

Programa de Proteção e Melhoria da Qualidade Ambiental (MMA, 2002). No momento, ainda estão sendo elaboradas as Cartas SAO para o litoral Sul da Bahia.

- Já existem estruturas de contingência no Centro de Defesa Ambiental (CDA) da Petrobras, em Madre de Deus, com tempo de resposta variando de 2 a 24 horas, de acordo com a distância da ocorrência na região; e a Unidade de Reabilitação de Fauna, que pode ajudar a minimizar os danos ambientais de possíveis eventos acidentais.
- A atividade de petróleo e gás natural, uma vez instalada, proverá os municípios e o Estado da Bahia de recursos financeiros adicionais por intermédio do pagamento de royalties e de prováveis compensações ambientais.
- A AAE concluiu que é possível conciliar a vocação para o turismo sustentável, observada na região, com a exploração e produção de petróleo e gás natural, desde que sejam adotadas as melhores alternativas tecnológicas ambientalmente aceitáveis.

## Fatores Condicionantes do Desenvolvimento

Dentre os fatores que condicionam o desenvolvimento na região de estudo destaca-se a ocupação do território, notadamente em Ilhéus e Itabuna, onde a concentração populacional, de serviços, comércio, indústria e infraestrutura desenharam uma centralidade de apoio a uma rede de cidades articuladas a esse pólo urbano-regional. Ilhéus foi o município que sofreu as maiores alterações na sua estrutura urbana em função dessas atividades, mas é Itabuna, em função dos seus atributos locais, que se coloca na rota principal da interiorização regional.

A infraestrutura formada por uma rede de serviços e equipamentos públicos, em conjunto com outras atividades, confere aos municípios o papel aglutinador de diferentes funções na região. Assim, a logística de transportes e a disponibilidade de

energia elétrica, considerando os níveis de prestação desses serviços e sua organização, são fatores de grande relevância para o desenvolvimento regional.

## Ocupação do Território

Os municípios da região de estudo fazem parte do Território de Identidade Litoral Sul que envolve um total de 27 municípios, com características estritamente urbanas.

- A cultura do cacau, principal indutor do desenvolvimento urbano-regional, contribuiu para a modernização da infraestrutura de transporte da região, com a implantação de um ramal ferroviário ao longo do vale do rio Almada (início do século XX), desativado em 1950 (o início da era rodoviária), e a modernização do antigo porto na foz do rio Cachoeira, que foi substituído, no início dos anos 1970, pelo porto oceânico de Malhado.
- A integração ao sistema rodoviário nacional, proporcionada pelo eixo norte-sul do país – a BR101, junto com rodovia eixo leste-oeste – a BR-415, ligando Ilhéus-Vitória da Conquista, leva a região a um novo patamar de organização espacial, provocando a aceleração do desenvolvimento do pólo urbano-regional de Itabuna, que incorporou como cidades satélites, as sedes municipais mais próximas, Itajuípe e Buerarema. A construção da BA-262 (Ilhéus a Uruçuca) formou um novo pólo.
- Com o surgimento do turismo, nos anos 1990, a região incorporou a sua zona costeira, até então sem expressão econômica, fato que preservou seus ambientes naturais de Restinga e Mata Atlântica. O novo eixo sul rodoviário – a expansão da BA-001, via turístico-costeira que irá favorecer a conexão direta da Costa do Cacau com a Costa do Dendê e com Salvador, via terminal Bom Despacho, produzirá impactos econômicos que vão bem além da própria atividade turística.
- O conjunto dos municípios da área de estudo constitui cada vez mais um pólo de desenvolvimento urbano-econômico. A população urbana representou mais de 80% da população total de 457.245 habitantes (IBGE, 2000). Essa população nos últimos sete anos, de acordo com a contagem populacional do IBGE (2007), num

processo de quase estagnação, evoluiu menos de 4,5%, para um total de 477.538 habitantes, aos quais podem ser agregados, ainda, os 32.137 habitantes das sedes municipais sobre influência direta de Itabuna: 15.145 de Itajuípe e 16.992 de Buerarema.

- Com o novo Estatuto da Cidade, os municípios ganharam um instrumento para o seu ordenamento territorial – os Planos Diretores Municipais –, envolvendo o zoneamento das áreas urbanas e de expansão e o macro-zoneamento dos seus territórios rurais/interioranos. Têm como parâmetros básicos os princípios de conservação e de preservação dos ecossistemas locais e incorporam parâmetros básicos dos zoneamentos das próprias APA.

A **dinâmica de ocupação do território** é ligada a dois processos estratégicos antagônicos — crescimento ordenado e crescimento descontrolado

- A região passou por um processo contínuo de ordenamento controlado, desde a época colonial até os anos 1960, interrompida por um processo de descontrole, sobretudo nas áreas urbanas no final do século XX, resultado da explosão demográfica e das mudanças socioeconômicas e institucionais. As áreas urbanas começaram a sair do controle da gestão municipal, produzindo um crescimento desordenado, com o surgimento de invasões, ocupações informais de encostas e manguezais, hoje um dos maiores passivos ambientais e de qualidade de vida da região.

- Nos últimos 15 anos foram estabelecidos conceitos estratégicos e instrumentos de planejamento territorial, induzidos pelas instâncias municipais, estaduais e federais, para subsidiar o planejamento turístico em longo prazo — as APA e os Zoneamentos e Planos de Manejos — e da gestão urbana — os Planos Diretores Municipais e os Planos de Referência Urbanístico-Ambiental (PRUA), resultando num processo de formação de um novo modelo de organização funcional e territorial do conjunto do território. Entretanto, os resultados estão longe do cenário desejado, tendo como principal entrave as gestões municipais sem experiência e visão de planejamento em longo prazo. O **Quadro 6** resume as principais informações sobre os municípios.

**Quadro 6: Dados e Informações dos Municípios da Região de Estudo**

	Ilhéus	Itabuna	Itacaré	Uruçuca
Área (km <sup>2</sup> )	1.841	443	730	338
População em 2000	222.127	196.675	18.120	20.323
Planos Diretores Municipais aprovados				
Planos Urbanísticos Locais				
Planos Diretores Municipais e Urbanísticos locais em fase de revisão/conclusão				
Planos Diretores Municipais e Urbanísticos parciais – Distrito de Serra Grande				

- Na costa de Ilhéus, devido à ausência de mecanismos especiais de proteção ambiental e de diretrizes e fiscalização, observa-se um processo contínuo de degradação ambiental e paisagística causada pela expansão imobiliária descontrolada, sobretudo do Litoral Sul, e do crescimento desordenado dos núcleos urbanos do Litoral Norte, invadindo manguezais, áreas naturais, faixa de domínio da BA-001 (**Figura 10**).

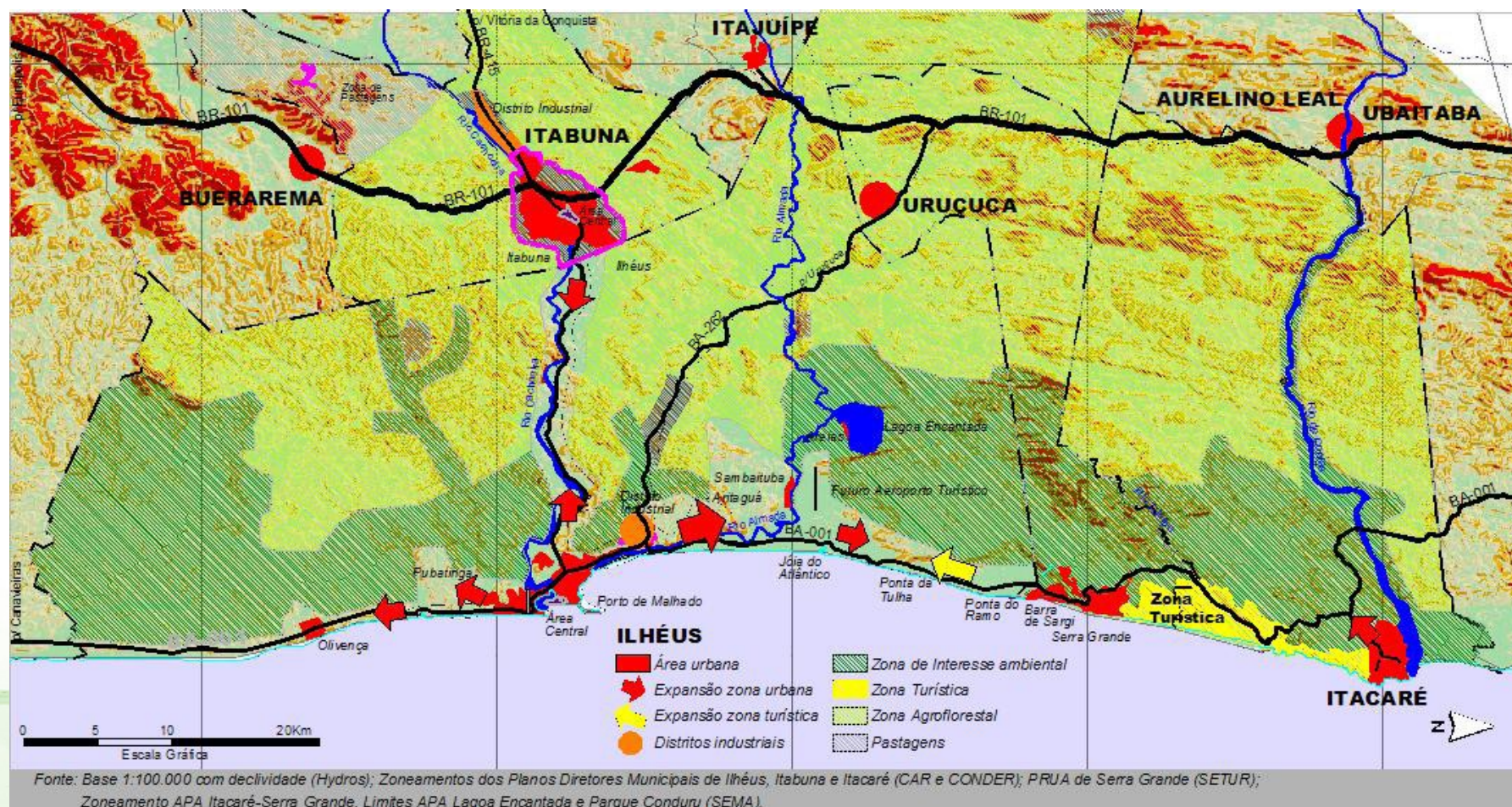


Figura 10: O Território e as Tendências de Crescimento

## Infraestrutura Energética

Na Bahia, a potência instalada total para geração de energia elétrica é de 8.966 MW, que corresponde a 8,7% do total nacional, todavia, praticamente 40% do consumo estadual é suprido pelo Sistema Integrado Nacional (SIN), mas especificamente vinculada ao Subsistema Nordeste. Não existe geração de energia elétrica em nenhum dos quatro municípios considerados na região de estudo. O suprimento é feito por dois circuitos em 230 KW, integrantes do SIN.

- Durante período de 2004 a 2007, registrou-se um crescimento de 16,7% no consumo de energia elétrica do estado, enquanto o consumo na região cresceu apenas 14,6%. Entretanto, em Itabuna houve um crescimento acima da média do estado (20,9%), bem como em Itacaré (39,0%), enquanto que Ilhéus, com 7,7% e Uruçuca com 9,4% ficaram abaixo da média.
- Com relação ao consumo industrial, a média de Ilhéus é declinante. O consumo médio por consumidor industrial do estado, no período de 2004 a 2007, varia entre 106 e 115 MWh/ano/consumidor e os municípios de Ilhéus (> 250 MWh) e Itabuna (> 150 MWh) apresentam uma média significativamente superior.
- Com relação ao gás natural, registra-se a presença de jazidas petróleo e gás natural no Litoral Sul, com o sistema Manati já em fase de produção. O início da operação do GASENE, prevista para 2010, com presença de estação de compressão e distribuição em Itabuna, viabilizará a disponibilização de gás natural, possibilitando a construção de UTE na região. Essas alternativas garantem um suprimento diversificado da demanda energética indispensável para o desenvolvimento da região.

## Logística de Transportes

- O Porto de Ilhéus ou Porto Malhado, um porto em mar aberto, localizado na ponta do Malhado, iniciou suas operações em janeiro/71, sendo administrado, a partir de fevereiro/77, pela Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA). Com um volume de movimentação de carga girando em torno de 1 milhão de

toneladas/ano, o Porto de Ilhéus foi um porto escoador de grãos até 2005. Entretanto, este porto não possui ligação ferroviária e como foi instalado na foz de um rio não pode ter seu canal aprofundado. O calado, de 10 metros, restringe a atracação de graneleiros de grande porte (**Figura 11**).



**Figura 11: Porto de Malhado**

Fonte: <http://www.transportes.gov.br>

- A desativação do píer de derivados de petróleo, na década de 90, resultou em considerável redução no volume de cargas, pois esses produtos representavam 60% do volume então movimentado e 40% da receita tributária.
- Com a crise da lavoura cacaueteira, as exportações sofreram forte queda. Até 2004, o porto de Ilhéus importava a amêndoa do cacau e exportava seus derivados. A partir de 2005, observa-se apenas a importação das amêndoas. São exportados: soja, sementes de algodão e carga geral; e importadas: peças industrializadas e carga geral (CODEBA, 2009).
- Apesar da queda na movimentação de produtos nos últimos anos, observou-se o crescimento do fluxo de transatlânticos turísticos de bandeiras estrangeiras. Somente para a temporada 2008/2009, entre dezembro e abril, eram esperadas 90



escalas, envolvendo mais de 150 mil passageiros, pelo fato da Costa do Cacau integrar a lista de destinos turísticos da costa brasileira.

- O Aeroporto de Ilhéus (Jorge Amado) opera 8 vôos diários, de segunda-feira a sexta-feira, e 12 vôos diários nos finais de semana. Todos os pousos e aterrissagens são realizados durante o dia, devido restrições impostas pela ANAC, em setembro/08. Além de não operar durante a noite, o aeroporto, também, não opera sob neblina ou chuva.
- Ilhéus, portão de entrada para a Costa do Cacau, está integrada à rede rodoviária, principalmente através da BR-415, que liga Ilhéus à Floresta Azul e que possui, em Itabuna, uma saída para a BR-101 — principal rodovia longitudinal do estado. Existe, ainda, a ligação com Itacaré pela rodovia estadual BA-001. A ligação entre Ilhéus e Uruçuca é feita pela BA-262. O sistema rodoviário, entretanto, conta com pistas simples, sem previsão de duplicação.

A logística atual de transporte não é compatível com um projeto de desenvolvimento para a região, visto as limitações identificadas relacionadas à infraestrutura aeroportuária e portuária e o sistema rodoviário, pautado pela utilização maciça da BR 101 e suas conexões com o litoral.

- Perspectiva de construção de um novo aeroporto em Ilhéus para atender a demanda turística e a região como um todo, como alternativa às restrições existentes relacionadas com o atual aeroporto de Ilhéus. Serão investidos R\$ 150 milhões nas obras e R\$ 5 milhões no projeto executivo. O local em estudo para ser implantado o novo Aeroporto de Ilhéus deve ficar na BR-101, às margens da BA-001, entre Ilhéus e Itacaré. A área é a mais indicada, de acordo com Instituto de Aviação Civil.
- Estudos realizados pelo Governo, no âmbito do Plano de Logística do Estado da Bahia (PELT), concluíram que o porto de Ilhéus tem limitações e, portanto, não poderá atender à demanda projetada para um futuro próximo, principalmente com o ritmo de crescimento agrícola no oeste baiano.

- Os desafios futuros que a administração de um porto tem que enfrentar implicam em escolher entre diferentes caminhos alternativos, sendo esta a situação em que se encontra o Porto Malhado, atualmente com boas perspectivas no apoio ao turismo regional, embora dependente da elevada sazonalidade inerente ao setor.

## Fatores Ambientais Estratégicos

### Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres

- A região está inserida no Corredor Central da Mata Atlântica, um dos três centros de endemismos do bioma, sendo, por este motivo, alvo prioritário de ações governamentais cujo objetivo é a reconstrução da paisagem, tendo em vista o **aumento da conectividade entre os fragmentos de matas residuais**. As ações de conservação movidas pelos entes governamentais, em parceria com ONG ambientalistas estratégicas, buscam promover a melhoria da qualidade ambiental do diversificado conjunto de fitofisionomias que caracterizam a região, de modo que espécies raras e ameaçadas de extinção, presentes em número considerável, possam lograr sobreviver no longo prazo.
- A área de estudo resguarda ambientes naturais relativamente bem conservados e extensos, os quais suportam uma biodiversidade elevada. Alguns recordes mundiais de concentração de espécies arbóreas por hectare foram registrados em unidades de conservação desta região o que, aliado ao acentuado número de espécies endêmicas da flora e fauna, situam-na entre as áreas mais biodiversas da Mata Atlântica.
- Entretanto, a vegetação nativa dos municípios da área de estudo foi reduzida acentuadamente com relação à área original, em percentuais sempre acima de 60%. No caso de Itabuna, a eliminação da vegetação nativa atingiu 100% (**Figura 12**).

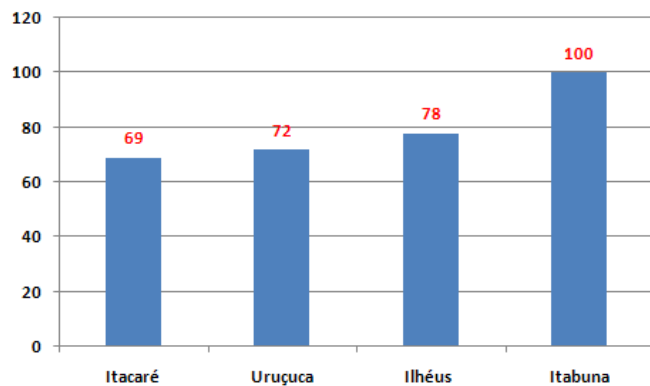


Figura 12: Perda de vegetação nativa nos municípios da Área de Estudo

Fonte: SOS Mata Atlântica (2009)

- Os remanescentes de vegetação nativa encontram-se relativamente bem conectados, sobretudo nas proximidades do litoral, com sua conexão garantida pela presença de cabruças.
- A malha de unidades de conservação instalada (que inclui APA estaduais e um Parque Estadual) tem contribuído para a manutenção dos ambientes naturais em condições de conservação satisfatórias. Por outro lado, a gestão participativa das UC, aliada ao aumento paulatino do conhecimento sobre a biodiversidade regional e disseminação dos ideais conservacionistas no meio rural e urbano têm alcançado resultados satisfatórios, entre os quais a estruturação de uma rede de RPPN, a qual complementa o esforço do estado no sentido de equilibrar as forças associadas às diferentes formas de uso e ocupação do solo (Figura 13).

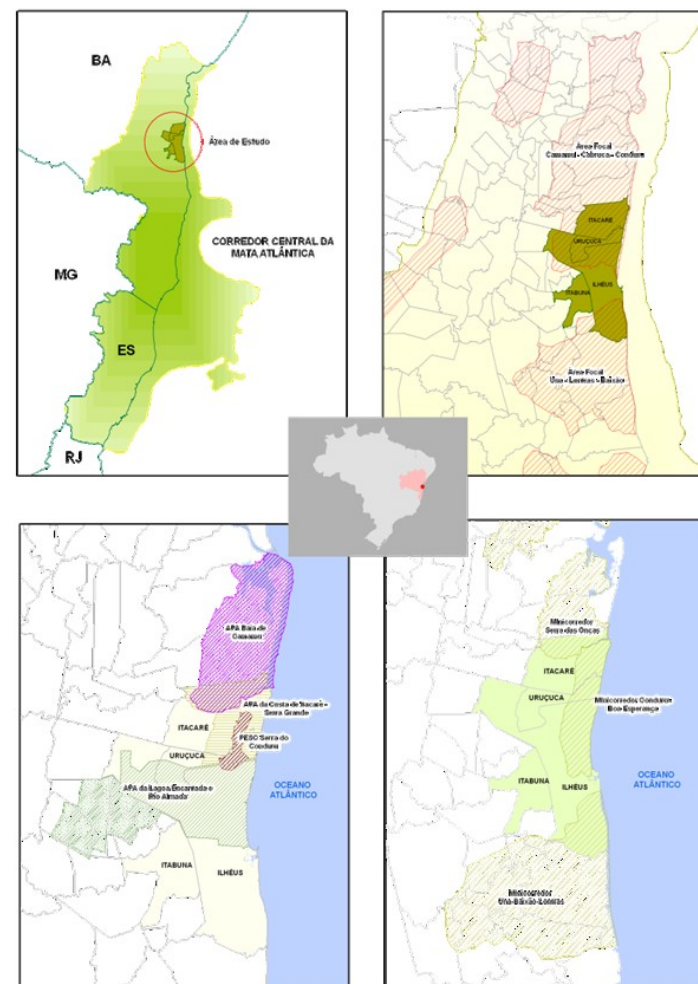


Figura 13: (A) Corredor Central da Mata Atlântica (CCMA) (B) Áreas focais para a conservação da biodiversidade (C) Principais Unidades de Conservação (D) Minicorredores

## Biodiversidade e dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos, Continentais e Estuarino

- Dentre os ambientes aquáticos continentais e estuarinos da região destacam-se a lagoa Encantada, o rio Almada, os brejos associados às restingas arbóreas e os manguezais, ambientes que comportam elevada biodiversidade e são fornecedores importantes (exportadores) de nutrientes para outros ecossistemas e têm características de ambientes filtradores. São importantes para a manutenção da qualidade da água e sua vegetação contribui para a estabilização das margens e a reprodução de espécies.
- Esses ecossistemas possuem alta sensibilidade a alterações associadas à modificação do uso do solo. Atividades relacionadas ao turismo, à ocupação urbana desordenada e à agropecuária foram os principais fatores ambientais identificados na região, levando à ocorrência de alguns impactos associados ao lançamento de esgotos, ao desmatamento de manguezais, à substituição da vegetação de brejos por pastagens, à ocupação das áreas de preservação permanente, à pesca proibida. Estes processos vêm causando alteração da sua qualidade ambiental com impactos à biodiversidade, gerando desequilíbrio ecológico.

## Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos

- Os ecossistemas marinhos são íntegros e muito bem preservados proporcionando à biota marinha áreas propícias para sua utilização durante seus ciclos de vida. A ausência de uma grande densidade populacional na região costeira, aliada à presença de zonas úmidas e uma vegetação em bom estado de conservação, garante a qualidade no aporte de nutrientes e de água doce dos pequenos rios que desembocam na região, permanecendo, assim, uma condição pristina para estes ecossistemas, no que se refere a suas interações com os ambientes emersos, principalmente pequenos estuários e zonas úmidas. Não há indícios de contaminação do fundo marinho na área.
- As condições ambientais e a grande beleza cênica do trecho da costa ao norte de Ilhéus dão a ela uma vocação clara para o turismo e graças a esta vocação este trecho da costa se manteve intacto em relação aos ambientes costeiros e marinhos.

Na área de estudo são encontradas espécies de peixes consideradas vulneráveis ou ameaçadas de extinção pela IUCN, tendo sido registrada a ocorrência dessas espécies nos desembarques amostrados pelo programa REVIZEE, entre 1997 e 1999, e pelo CEPENE, em 2004.

- A presença de recursos pesqueiros de alto valor comercial (badejos, vermelhos, camarões branco e rosa) garante a atividade pesqueira. As áreas de pesca estão distribuídas em toda a plataforma continental até a região do talude superior. As diferentes modalidades de pesca desenvolvidas utilizam diversas feições geológicas para sua realização. As capturas de camarão estão associadas aos fundos de lama e areia localizados desde as isóbatas de 10m, até as isóbatas de 40m.
- Existem 6.400 profissionais de pesca registrados nos municípios da área de estudo e cerca de 1.200 não registrados. Os recursos pesqueiros capturados pela frota pesqueira de Ilhéus (peixes, camarões e lagostas) já apresentam sinais de sobrepesca com uma baixa produtividade e redução do tamanho médio dos indivíduos.

## Recursos Hídricos

- A região de estudo mostra uma condição de superexploração dos recursos hídricos, no confronto disponibilidade–demanda, sendo este um fator limitante ao desenvolvimento regional, uma vez que condiciona a implantação de novos empreendimentos. A disponibilidade hídrica do rio Almada, a montante de Castelo Novo é praticamente igual à demanda de abastecimento para Itabuna, o que leva a frequentes manobras de racionamento, caracterizando um déficit crônico.
- A diferença entre a disponibilidade e a potencialidade hídrica nas bacias dos rios Cachoeira e Almada mostra um elevado potencial de regularização ainda não explorado dessas bacias.
- A qualidade dos recursos hídricos define os possíveis usos da disponibilidade hídrica. Este fator estratégico tem seu foco nos parâmetros de qualidade associados

a agentes potenciais de degradação, os quais estão associados, principalmente, à contaminação com esgotos urbanos não tratados. Esgotos industriais e carregamento de nutrientes de áreas agrícolas são pouco significativos.

- A qualidade da água superficial no Rio Almada aponta contaminação bacteriológica acima do recomendado para a Classe 2 e a concentração de fósforo e a DBO<sub>5</sub> situam-se nos limites da Classe 2. A qualidade do rio Cachoeira é inferior, principalmente pelas concentrações de cloretos e sólidos totais.
- A disponibilidade hídrica subterrânea adquire relevância estratégica para o meio rural, não é recomendável a hipótese de abastecimento de grandes cidades ou grandes empreendimentos.

### Recursos Atmosféricos

Não foi identificado qualquer resultado de monitoramento da qualidade do ar na região. Embora não haja informações sobre a concentração de poluentes do ar na região de Ilhéus é possível identificar as principais fontes de poluição atmosférica: (i) circulação de veículos automotores; (ii) presença do porto e aeroporto inseridos na zona urbana; e (iii) Distrito Industrial que abriga atividades industriais, cujo principal combustível utilizado é o óleo residual de alto teor de enxofre, com potencial significativo de emissão de gases e material particulado.

- As atividades portuárias, por exigirem equipamentos de grande porte que, em sua maioria, utilizam combustíveis pesados, com alto teor de enxofre, são responsáveis por emissão de quantidade significativa de poluentes do ar. Os navios, enquanto aportados, mantêm seus sistemas de geração de energia em funcionamento, queimando combustível em caldeiras de grande porte.
- Na periferia, é grande a quantidade de vias não pavimentadas, responsáveis pela emissão de material particulado, tanto por arraste eólico, quanto pela ressuspensão de poeira ocasionada pelo tráfego de veículos.

- As características meteorológicas que predominam na região de Ilhéus, na maior parte do tempo, demonstram boas condições de dispersão atmosférica da região e, provavelmente, problemas relacionados à poluição do ar nos arredores ou áreas específicas poderão vir a ocorrer apenas nas épocas de estiagem, provocada pelas fontes de emissão presentes na área urbana e, também, das queimadas, principalmente durante o período noturno, devido a direção e velocidade dos ventos.

### Desenvolvimento Humano

- Os principais centros de serviço da região apresentaram taxas de crescimento demográfico positivo (Itabuna- 0,8% a.a. e Itacaré – 1,9% a.a.)
- Os municípios de Ilhéus e Uruçuca possuíam, em 2007, populações inferiores àquela registrada em 1991, revelando que esses dois municípios, após quase duas décadas do início da crise cacauêira, ainda continuam sendo afetados pela mesma.
- A região de estudo apresenta condição de médio desenvolvimento com relação aos aspectos de saúde, educação e renda, que são refletidos nos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) dos municípios. Dentre os quatro municípios da região, Itabuna se coloca em 3º lugar no ranking estadual e Ilhéus está em 22º lugar, Uruçuca em 102º lugar, ao passo que Itacaré se encontra em uma posição muito baixa, no 342º lugar de um total de 415 municípios. Itabuna, em relação aos municípios do Nordeste apresenta uma boa posição (17º lugar), mas no *ranking* nacional está na 1946ª posição, de um total de 5.564 municípios.
- Quanto à saúde da população, constata-se que, entre os anos 2000/2005, embora tenha havido uma ligeira redução da taxa de mortalidade infantil (de 30,5% para 29,3%), este índice é superior ao do estado (21,7%). O patamar da taxa de mortalidade infantil em torno de 30% é considerado alto, face a outras áreas do estado (na RM Salvador a taxa está em torno dos 20%), indicando que a região

necessita de uma política de saúde mais eficaz, para melhoria dos seus indicadores de saúde.

- Os municípios não dispõem de um sistema eficaz de saneamento ambiental, traduzido por oferta insuficiente e problemática de água potável, inexistência de um serviço completo de esgotamento sanitário e limitada estrutura de coleta e destinação dos resíduos sólidos urbanos (**Quadro 7**).

**Quadro 7: Dados Saneamento Ambiental dos Municípios**

	Pop. Urbana %	Déficit Habitac. %	Abastec. Água %	Esgot. Sanitário %	Trat. Esgoto %	Coleta e Disp. de Lixo %
Ilhéus	73	-	80,3	40	40	65 (aterro)
Itabuna	97	25	97,7	66,8	11	87 (lixão)
Itacaré	58	15	42,4	Em instalação	-	30 (coleta)
Uruçuca	70	-	79	-	-	65 (c/Ilhéus)

- Na área de educação, os valores da taxa de analfabetismo na região estão acima da média brasileira que é de 12,94%: Ilhéus–20,6%; Itabuna–15,1%; Itacaré–34,9%; Uruçuca–31,2 (2000). Com relação à população econômica-mente ativa (PEA), quase 1/3 não tem o primeiro ciclo do nível fundamental concluído; 40,5% possui apenas nível intermediário; e 26,2%, o nível superior. A região de estudo dispõe de vários centros de ensino superior, porém, a maioria é voltada para as ciências humanas. São verificadas altas taxas de desemprego e elevados níveis de informalidade e, sobretudo, baixa capacidade de competitividade no mercado de trabalho decorrente, principalmente, da existência de uma qualificação limitada de mão-de-obra.

- O IDH-Renda é o aspecto que detém os indicadores mais baixos da população da área de estudo. A análise deste índice revela que há uma acentuada disparidade entre Ilhéus e Itabuna, de um lado, com índices de renda acima da

média estadual, e Itacaré e Uruçuca, de outro, com valores muito baixos, principalmente pela comparação com a média estadual.

- De acordo com dados do Programa Bolsa Família, de 2007, as 42.192 famílias que foram beneficiadas nos quatro municípios receberam um valor de 32,2 milhões de reais. A relação entre população beneficiada e população total alcançava 46,1% e, entre os municípios, Uruçuca tem o percentual de pessoas beneficiadas mais alto (48,6%). Estes números revelam o alto percentual de pobreza existente, quase a metade da população da região possui um nível de renda muito aquém de suas necessidades básicas.

- Em Itacaré e Uruçuca verifica-se uma grande aderência aos programas e políticas sociais de melhoria de renda (bolsa escola, vale gás, PETI<sup>6</sup>, dentre outros) e educacionais, promovidas pelo governo federal nos municípios mais deprimidos.

### Dinâmica Econômica

- Em 2000, o setor terciário se destacava na distribuição setorial do PIB, com 70,2 % de participação, seguido do secundário (27,4%), enquanto o setor primário representa apenas 2,4%. Ilhéus e Itabuna, em 2005, juntos foram responsáveis por 97,0% do PIB da região de estudo, com participações de 50,1% e 46,9% respectivamente, indicando, assim, o grau de concentração da atividade econômica.

- A fonte mais importante das receitas correntes foram as transferências que abrangem os recursos financeiros oriundos da União e a transferência do Estado. Essas transferências representaram, em 2006, 86,4% do total das receitas correntes arrecadadas no conjunto dos municípios. Em Uruçuca esse item apresentou o percentual mais elevado (96,8%), ou seja, o município praticamente não dispõe de arrecadações próprias, em virtude da baixa dimensão de sua economia. Em Itacaré, o percentual das transferências foi de 76,1% sendo o menor valor registrado na região.

<sup>6</sup> Programa de Erradicação do Trabalho Infantil (PETI).

▪ A segunda fonte de arrecadação são as receitas tributárias que abrangem impostos e taxas. O IPTU e o ISS são as principais receitas municipais, mas insignificantes em face das transferências estaduais e federais. Os municípios tornam-se dependentes dos recursos externos, acentuando os problemas relacionados com a autonomia financeira.

▪ Em Ilhéus, embora o volume de renda gerado pelo setor agrícola ainda seja significativo, comparativamente com os outros municípios, sua participação corresponde a pouco mais de 3% do PIB municipal. Itabuna é o município com a menor participação da agricultura na formação PIB.

▪ As principais fontes impulsionadoras do crescimento econômico de Ilhéus estão vinculadas à produção do Pólo de Informática e, em menor grau, ao turismo, o qual apresentou uma ligeira expansão no período. Quanto a Itabuna, o fator determinante continua sendo o setor de comércio e serviços.

▪ A balança comercial, no período 1999/2007, em Ilhéus e Itabuna, foi deficitária: o déficit, em 1999, atingia 36,04 milhões de dólares e, em 2007, saltou para 384,88 milhões de dólares, ou seja, um crescimento de 967,8% no período. A principal razão deste enorme crescimento advém das necessidades determinadas pelo Pólo de Informática, responsável por 62% das importações.

▪ Até outubro de 2008, 98,6% do valor das exportações de Ilhéus era constituído de subprodutos do cacau (manteiga, gordura e óleo de cacau, pasta de cacau, não desengordurada, cacau em pó, sem adição de açúcar ou outros edulcorantes, pasta de cacau total ou parcialmente desengordurada) e os principais países de destino foram Estados Unidos, Argentina, Canadá, Chile e México.

▪ A taxa de ocupação da população era, no ano de 2000, de 33,2%, significando dizer que quase 1/3 de sua população total estava engajada em algum tipo de ocupação. Com relação ao desemprego, o município de Itacaré é o que detinha a menor taxa com 9,1% da PEA sem qualquer ocupação. Itabuna e Ilhéus apresentaram taxas de desemprego relativamente altas, 22,4% e 24,8% respectivamente, revelando, portanto, o enorme número de pessoas residentes nessas duas cidades com dificuldades de se incorporar ao mercado de trabalho. O grau de informalidade atingia valores de 56,8% nesse período.

## Questões Estratégicas – Interações dos Fatores Críticos

Para realização da integração dos fatores críticos utilizados como referência para o diagnóstico da região de estudo desta AAE foi aplicada a ferramenta de planejamento conhecida como Análise SWOT<sup>7</sup>, envolvendo toda equipe técnica no seu desenvolvimento.

Foram identificados os pontos fortes ou potencialidades e os pontos fracos ou das fragilidades da região, condições consideradas endógenas à área de estudo para os diferentes fatores estratégicos analisados no diagnóstico. Destacam-se, também, as oportunidades e ameaças, que são fatores exógenos à dinâmica interna da área de estudo e que auxiliam a visualização do contexto externo no qual essa região está inserida, de modo a que possam ser captadas as oportunidades ou dificuldades a serem potencializadas ou evitadas no âmbito econômico, social e ambiental. O **Quadro 8** apresenta a Matriz SWOT desenvolvida com base no diagnóstico da região de abrangência desta AAE.

<sup>7</sup> A Análise SWOT é uma ferramenta de gestão muito utilizada pelas empresas como parte do plano de marketing ou do plano de negócios. O termo SWOT vem do inglês e representa as iniciais das palavras *Strength* (força), *Weakness* (fraqueza), *Opportunities* (oportunidades) e *Threats* (ameaças), cuja criação é atribuída a Kenneth Andrews e Roland Christensen, dois professores da *Harvard Business School*.

## Quadro 8: Fragilidades e Potencialidades e Ameaças e Oportunidades

	Potencialidades/Forças	Fragilidades/Fraquezas
Fatores Endógenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atributos naturais bem conservados e patrimônio histórico cultural favorecem a atividade turística.</li> <li>Região da Costa do Cacao com planejamento de longo prazo e implementação de infraestrutura turística apoiada pelo PRODETUR.</li> <li>Facilidade de acesso a grandes cidades do estado e demais regiões do país devido à existência do aeroporto, porto e rodovias.</li> <li>Nível satisfatório de proteção dos atributos naturais em função da presença de UC nas áreas turísticas estratégicas.</li> <li>Valorização de áreas turísticas e padrões de ocupação em conformidade com o zoneamento e plano de manejos de UC.</li> <li>Sistema de produção do cacau baseado em cabucas possui elevada importância para a manutenção da biodiversidade regional.</li> <li>Solos com boa fertilidade natural favorecem a introdução de sistemas agroflorestais.</li> <li>Potencial para exploração e produção (E&amp;P) de petróleo e gás natural nos blocos frontantes com os municípios da região de estudo.</li> <li>Garantia de disponibilidade pelo acesso ao gás natural produzido na própria região (Manati/ BCAM 40 e GASENE).</li> <li>Níveis elevados de biodiversidade (mega biodiversidade), com a maior concentração de espécies arbóreas por hectare do mundo.</li> <li>Grande diversidade de ambientes naturais relativamente bem conservados – praias, manguezais, campo cheiroso, restinga, mata ombrófila.</li> <li>Presença de UC – APA, Parque, rede de RPPN – com gestão parcialmente consolidada.</li> <li>Região de nível pluviométrico alto e rede hidrográfica abundante.</li> <li>Presença de recursos pesqueiros de alto valor comercial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestrutura e serviços básicos deficitários comprometem a qualidade de vida da população e desqualifica o turismo.</li> <li>Falta de formalização de critérios de capacidade de carga de ativos ambientais.</li> <li>Baixa capacitação da mão-de-obra para atividades relacionadas ao turismo dificulta maior inserção social e quando se insere é informalmente.</li> <li>Capacidade restrita do atual aeroporto.</li> <li>Sistema de gestão das propriedades agrícolas ineficiente dificulta superação da crise do cacau e introdução de novas atividades econômicas geradoras de renda.</li> <li>Baixa incorporação tecnológica no manejo do cultivo do cacau.</li> <li>Cadeia produtiva do cacau pouco consolidada e diversificada — produto de qualidade limitada.</li> <li>Substituição de cabucas por pastagens, em função da crise, com consequente degradação ambiental.</li> <li>Elevada sensibilidade ambiental da região.</li> <li>Ausência de instrumentos reguladores da área costeira.</li> <li>Ausência de Plano de Área para combate a acidentes com derramamento de óleo.</li> <li>Inexistência de Cartas de Sensibilidade Ambiental ao Óleo (Cartas SAO) para o sul da Bahia.</li> <li>Baixo nível de interação sociedade-governo</li> <li>Gestões municipais não sintonizadas com as necessidades de planejamento.</li> <li>Planos Diretores não implementados ou inexistentes.</li> <li>Baixa qualidade da energia elétrica disponível (fim de linha).</li> <li>Relativo desconhecimento da biodiversidade regional.</li> <li>Inexistência de estudo sobre a biodiversidades de costões rochosos e corais.</li> <li>Insuficiência de fiscalização dos ativos ambientais, de controle e monitoramento ambiental.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tradição na construção de embarcações típicas para toda a Bahia.</li> <li>Condições climáticas e meteorológicas favoráveis à dispersão de poluentes do ar.</li> <li>Presença de estabelecimentos de ensino de nível técnico, superior e de pós-graduação com cursos diferenciados para a população.</li> <li>Centralidade registrada por Itabuna e Ilhéus na prestação de serviços à região.</li> <li>Movimentos sociais articulados voltados, em sua maioria, para temas socioambientais.</li> <li>Crescente conscientização ecológica da população.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualidade e disponibilidade de água comprometida por poluição ambiental.</li> <li>Sector pesqueiro baseado em estrutura artesanal.</li> <li>Inexistência de monitoramento de fontes de contaminação do ar na região urbana de Ilhéus.</li> <li>Alta taxa de analfabetismo.</li> <li>Baixo nível de escolaridade.</li> <li>Alta taxa de mortalidade infantil.</li> <li>Baixa capacidade de absorção de mão-de-obra.</li> <li>Baixos dinamismo e produtividade das médias, pequenas e micro empresas que absorvem a maior parte da População Economicamente Ativa.</li> <li>Acentuada precariedade das relações de trabalho, com altas taxas de desemprego em Itabuna e Ilhéus.</li> <li>Políticas locais voltadas para o desenvolvimento do turismo, pesca, meio ambiente, agricultura e outras áreas econômicas limitadas ou inexistentes.</li> <li>Alta dependência de transferência de recursos governamentais.</li> </ul>
--	---	---

	Oportunidades	Ameaças
Fatores Exógenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria acesso (rodoviário e aeroaviário).</li> <li>Crescente demanda internacional de turismo de natureza.</li> <li>Investimentos externos no setor de turismo</li> <li>Existência de grandes mercados relativamente próximos — Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Belo Horizonte.</li> <li>Demanda mundial crescente pelo cacau orgânico</li> <li>Programas governamentais — PRODETUR, Projeto Orla, PAC, Corredor Ecológico, Bolsa Família, FUNDEF.</li> <li>Crescente demanda por petróleo e gás natural interna e externamente.</li> <li>Centro de Defesa Ambiental (CDA), com tempo de resposta variando de 2 a 24 horas e Unidade de Reabilitação de Fauna.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perda de competitividade por desarticulação do projeto turístico da Costa do Cacao</li> <li>Descontrole da qualidade urbana e ambiental com abertura para o turismo de massa.</li> <li>Mudança na política do estado na priorização do turismo na região.</li> <li>Alta competitividade internacional na produção de cacau.</li> <li>Fluxo migratório inter-regional com foco no bipólo Ilhéus-Itabuna.</li> <li>Não exploração das reservas nos blocos de petróleo e gás natural existente, por requisitos legais (não licenciamento) ou inviabilidade econômica.</li> <li>Risco de acidentes devido ao aumento da circulação de navios.</li> </ul>

A partir desta análise foi estruturada a matriz de interação dos fatores críticos, com base em uma variação de cores, que indicam o grau de interação, variando de “inexistente” a “alto”, quando considerados os fatores de desenvolvimento e os condicionantes face aos fatores ambientais estratégicos (**Quadro 9**).

**Quadro 9: Matriz de Interação dos Fatores Estratégicos**

Fatores Estratégicos → ↓		Turismo	Agropecuária	E&P <sup>2</sup>	Ocupação do Território	Infraestrutura	
						Energética	Logíst. Transp
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas	Terrestres						
	Aquáticos <sup>1</sup>						
	Costeiros e Marinhos						
Recursos Hídricos							
Recursos Atmosféricos							
Desenvolvimento Humano							
Dinâmica Econômica							

(1) Aquáticos continentais e estuarinos

Inexiste	Baixa	Média	Alta
----------	-------	-------	------

Essas análises auxiliaram na consolidação dos processos estratégicos previamente identificados ao longo do diagnóstico, apontando os fatores críticos e ajudando a selecionar os indicadores representativos desses processos e que passarão a ser utilizados como referência na etapa subsequente, desta AAE, de análise de cenários.

As maiores interações observadas entre os fatores ambientais e de desenvolvimento, considerando a situação atual na região de estudo, ocorrem com as atividades do turismo e a agropecuária, enquanto a exploração de petróleo e gás natural apresenta menor grau de interação. Isto ocorre exatamente em função das operações nos blocos confrontantes a região de estudo estarem restritas, ainda, à fase de sísmica, ou seja, de

avaliação do potencial explorável. Todavia, como já ocorre exploração de gás natural no Campo de Manati, no Bloco BCAM 40, próximo aos municípios de Cairu e Valença, cuja operação pode afetar, de alguma forma, a região de estudo, como no caso de acidente, p.ex., foi considerada como “alta” a interação existente com os recursos costeiros e marinhos e “baixa” com os recursos aquáticos continentais ou estuarinos, como os manguezais. Situação similar ocorre com a dinâmica econômica, pois há distribuição de *royalties* envolvendo os municípios em estudo.

Dentre os fatores condicionantes do desenvolvimento regional destaca-se a Ocupação do Território e sua forte interação com praticamente todos os fatores ambientais envolvidos, diferentemente da infraestrutura energética, p.ex., que só apresenta baixa interação com a dinâmica econômica, pois se trata de uma região importadora desse insumo. A logística de transporte, por sua vez, considerando a estrutura existente, interage em diferentes graus como diversos fatores críticos de qualidade ambiental.

A seguir, a representação dos fatores críticos e os processos estratégicos associados aos respectivos indicadores selecionados (**Quadro 10**)

**Quadro 10: Fatores Críticos, Processos Estratégicos e Indicadores**

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Indicadores
<b>Fatores de Desenvolvimento</b>		
Turismo	Qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manutenção e expansão de áreas de preservação e inclusão de áreas de ocupação urbanas no processo de planejamento e controle urbano</li> </ul>
	Consolidação da região como destino turístico qualificado	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de visitantes ao ano</li> <li>Número de empregos diretos</li> <li>Número de empregos indiretos</li> <li>Número de UH qualificados</li> <li>Investimentos privados</li> <li>Gastos anuais dos turistas</li> <li>Crescimento de serviços turísticos.</li> </ul>



Fator Crítico	Processos Estratégicos	Indicadores
Agropecuária	Expansão do cacau-cabruca e especialização no cacau orgânico em sistema cabruca	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área de cacau (ha); Proporção de cacau-cabruca (% área total de cacau)</li> <li>Proporção de cacau orgânico (% área total de cacau)</li> <li>Exportação de cacau orgânico (toneladas)</li> <li>Exportação: relação do cacau processado (manteiga, líquido etc.) frente ao cacau em amêndoas</li> </ul>
	Expansão da fruticultura e seu processamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área de fruticultura (ha)</li> <li>Capacidade de processamento instalada (toneladas/ano)</li> <li>Exportação de frutas processadas (sucos, doces, concentrados)</li> </ul>
	Expansão da pecuária	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área de pastagem (ha)</li> <li>Proporção pastagens versus área de cacau (% área total de cacau)</li> </ul>
Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural	Atividades de exploração e produção (E&P): sísmica, perfuração e produção	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de Blocos da Rodada Zero/1998</li> <li>Número de Blocos da Rodada 1/1999</li> <li>Número de Blocos da Rodada 2/2000</li> <li>Número de Blocos da Rodada /2001</li> <li>Número de Blocos da Rodada 6/2004</li> <li>Número de Blocos da Rodada 7/2005</li> <li>Áreas com acumulações marginais 1/2005</li> </ul>
		<b>Fatores Condicionantes do Desenvolvimento</b>
Ordenamento Territorial	Dinâmica de Ocupação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Níveis de degradação e consolidação do uso do solo territorial</li> <li>Níveis de controle de expansão urbana</li> <li>Níveis de atendimento de infraestrutura e serviços de saneamento ambiental</li> </ul>
Infraestrutura Energética	Demanda por Energia (elétrica e gás natural)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fornecimento de eletricidade (MWh/ano)</li> <li>Fornecimento de gás natural (m<sup>3</sup>/ano)</li> </ul>
Logística de Transporte	Disponibilidade da logística de transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estrutura aeroportuária e rodoviária</li> </ul>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Indicadores
<b>Fatores Ambientais Estratégicos</b>		
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres	Alteração da qualidade dos ecossistemas terrestres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perda de <i>habitats</i></li> <li>Fragmentação de <i>habitats</i></li> </ul>
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos	Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas aquáticos continentais e estuarinos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perda de <i>habitats</i></li> </ul>
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e marinhos	Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas costeiros	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perda da biodiversidade</li> </ul>
	Produtividade pesqueira	<ul style="list-style-type: none"> <li>Capacidade das comunidades pesqueiras</li> </ul>
	Acessibilidade às áreas tradicionais de pesca	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restrições de acesso</li> </ul>
Recursos Hídricos	Disponibilidade dos recursos hídricos superficiais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilização da Potencialidade Hídrica (IUPHt)</li> </ul>
	Qualidade dos recursos hídricos superficiais	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualidade da Água Superficial (IQAst)</li> </ul>
Recurso Atmosférico	Alteração da qualidade do ar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentração de partículas em suspensão e gases</li> </ul>
Desenvolvimento Humano	Condição Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de mortalidade Infantil</li> <li>Taxa de crescimento demográfico</li> <li>Taxa de analfabetismo</li> </ul>

Dinâmica Econômica	Estrutura Produtiva e Dinâmica Econômica	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taxa de crescimento do PIB</li> <li>▪ Distribuição setorial do PIB</li> </ul>
	Ocupação e Renda	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taxa de desocupação</li> <li>▪ Grau de informalidade</li> <li>▪ Percentual de pessoas de baixa renda (pobre)</li> </ul>
	Qualificação de Mão-de-Obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Percentual de Pessoas Ocupadas por Anos de Estudo</li> </ul>
	Comércio Exterior	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Saldo comercial</li> </ul>
	Finanças Públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Receitas de transferências/receitas totais</li> </ul>

## AVALIAÇÃO AMBIENTAL DOS CENÁRIOS

Neste capítulo, detalha-se a estrutura para a construção dos cenários propostos: Cenário de Referência, Cenário de Desenvolvimento e Cenário de Sustentabilidade. Para a avaliação dos cenários, primeiramente, é proposta a visão de futuro e os objetivos de sustentabilidade, que após concertação com os agentes envolvidos nesta AAE, serviram como referência para os próximos passos do estudo. A avaliação dos impactos e riscos ambientais estratégicos será realizada a luz da visão de futuro e dos objetivos de sustentabilidade.

### Desenvolvimento dos Cenários

Um dos grandes desafios da AAE reside na capacidade de avaliar as possíveis oportunidades e riscos que possam resultar da adoção de estratégias de desenvolvimento e, conseqüentemente, “julgar” o mérito de se prosseguir e, eventualmente, sugerir melhores “direções”. O processo de elaboração da AAE necessita de orientação em relação ao que possa ser um futuro desejável, que possa servir como referencial e assim fornecer uma base mais robusta para as tarefas de avaliação. A partir dessas direções, assegura-se a integração de considerações ambientais, sociais e econômicas no processo de planejamento, detectam-se impactos e opções alternativas de desenvolvimento, avaliando-as e comparando-as, enquanto

ainda se encontram em discussão, e produzindo-se contextos mais adequados a propostas futuras.

## Visão de Futuro e Objetivos de Sustentabilidade

A visão de futuro e os objetivos de sustentabilidade propostos na AAE, com foco no desenvolvimento sustentável do Complexo Porto Sul, são orientadores para a avaliação dos efeitos dos investimentos do Governo e dos empreendedores, no âmbito das agendas ambiental, social e econômica da região. É importante que o desenvolvimento se dê de modo sustentável nessas três dimensões.

Para construir uma visão de futuro compatível com os diferentes segmentos da sociedade e propor, em seguida, uma série de objetivos que possibilitem alcançar este futuro desejado é importante analisar suas opiniões e anseios e tentar sintetizar suas expectativas, construindo uma diretriz que concilie, de forma harmônica, as diferentes visões. O Governo da Bahia tem como sua atual “missão”:

*Promover o desenvolvimento socioeconômico e ambiental do Estado da Bahia em bases sustentáveis, garantindo igualdade de oportunidades a todos os cidadãos, independentemente de raça, gênero e religião.*

Os condicionantes e as possibilidades que se impõem e se abrem à formulação dessa estratégia indicam que a construção do futuro desejado passa, fundamentalmente, pelas seguintes ações:

- redução das desigualdades sociais, a partir da inclusão de amplas parcelas da população ao processo de desenvolvimento;
- priorização dos investimentos em saúde, educação e na rede de logística e de transporte;

- Incentivo à articulação dos investimentos privados em vários modelos institucionais de cooperação interfirmas, a exemplo de Arranjos Produtivos Locais (APL) e Arranjos Socioprodutivos (ASP);
- integração com a economia nacional e internacional;
- difusão de tecnologia ao longo do tecido produtivo, priorizando os nichos de tecnologia de ponta, as micro e pequenas empresas e a agricultura familiar;
- elaboração de políticas com foco em gênero e raça.

Esses elementos permitiram a definição tanto da Visão de Futuro, quanto da Missão do atual Governo em ser um:

*“Estado cuja população desfrute de qualidade de vida, equilíbrio social e étnico, produtor de bens e serviços de alto valor agregado, articulado nacional e internacionalmente”.*

A perspectiva do Governo da Bahia para o futuro da região de estudo é maximizar a competitividade da operação portuária e os benefícios socioeconômicos para a região, minimizando os impactos e riscos ambientais associados à instalação de uma estrutura desse porte, bem como garantindo o controle e o ordenamento da ocupação da área destinada ao complexo portuário e do seu entorno.

A magnitude dos empreendimentos e o expressivo volume de investimentos previstos para a região estratégica tornam indissociáveis a visão de futuro do Governo do Estado e a visão de futuro do setor privado. A proposta de “visão de futuro” para a região e os respectivos “objetivos de sustentabilidade” pressupõe o consenso dos interessados, devendo espelhar suas expectativas e interesses ambientais e sociais. Diante dessa perspectiva, propõe-se:

## Visão de Futuro

*Litoral Sul da Bahia apto a promover e manter um desenvolvimento socioeconômico sustentável com base em ampla governabilidade e uma economia dinâmica, competitiva e nacional e internacionalmente integrada, capaz de promover a geração de riquezas e justa distribuição de renda. As novas oportunidades de **dinamização** da economia, o aumento da oferta de emprego e a consolidação de políticas públicas infraestruturais e de serviços deverão assegurar a efetiva melhoria das condições de vida da população, assim como auxiliar na manutenção e aprimoramento de atividades econômicas tradicionais que promovem e preservam a identidade cultural e paisagística regional, como a cacauicultura e o turismo de lazer. O desenvolvimento econômico deverá, igualmente, estar alicerçado em intervenções ambientalmente sustentáveis, considerando-se a unicidade dos ecossistemas atlânticos e sua relevância para a conservação da biodiversidade e disponibilização de serviços ambientais estratégicos para a região.*

Os objetivos de sustentabilidade para a construção desta visão de futuro estruturam-se sobre dois marcos principais: “aproveitar as oportunidades” e “proteger-se das ameaças”, sendo quatro os objetivos efetivamente propostos:

- Promover o desenvolvimento econômico da região;
- Oferecer melhores condições de vida para a população local;
- Manter a qualidade ambiental, preservando a biodiversidade e a dinâmica dos ecossistemas; e
- Fortalecer a governança e a interação institucional.

## APROVEITAR AS OPORTUNIDADES

### Promover o desenvolvimento econômico regional

Aproveitar as vocações da região, garantindo a coexistência e as possíveis sinergias entre as atividades de turismo, agropecuária, industriais, produção e exploração de petróleo e gás natural e de serviços.

Possibilitar as condições de acesso à região, de forma a facilitar a otimização da logística de transporte com integração regional e nacional.

Maximizar a retenção dos benefícios do desenvolvimento econômico e direcionar os investimentos para o desenvolvimento regional.

Incrementar a arrecadação municipal, reduzindo as dependências de transferências governamentais e promover a descentralização, reduzindo a dependência de Ilhéus e Itabuna por parte dos demais municípios da região.

### Oferecer melhores condições de vida para a população local

Aumentar a oferta de empregos e a renda gerada nos municípios da região.

Investir na formação da população e na qualificação da mão-de-obra local.

Ampliar e melhorar a infraestrutura urbana e os serviços básicos, preparando a cidade para o desenvolvimento dos setores produtivos.

Controlar o processo de uso e ocupação do solo, evitando a ocupação desordenada e a depreciação visual dos centros urbanos e incentivando a preservação do patrimônio histórico.

## PROTEGER-SE DAS AMEAÇAS

### Manter a qualidade ambiental, preservando a biodiversidade e a dinâmica dos ecossistemas

Evitar a perda e a fragmentação de habitats e a alteração da qualidade dos ecossistemas aquáticos continentais e estuarinos, costeiros e marinhos.

Preservar o equilíbrio ambiental de forma a garantir a qualidade ambiental, os usos turísticos e a pesca artesanal.

Preservar o equilíbrio hídrico e os níveis de qualidade da água de forma a garantir a disponibilidade da água para os diversos usos.

Combater as atividades que estejam acima da capacidade de suporte dos ecossistemas.

Manter os níveis de concentração de poluentes do ar de acordo com os padrões de qualidade.

Controlar o processo de desenvolvimento, evitando a interferência no equilíbrio ambiental e na atratividade turística.

## Fortalecer a governança e a interação institucional

Melhorar a governabilidade e a articulação institucional.

Promover a estruturação intersetorial para melhoria da governança e interação institucional entre entidades públicas, principalmente as associadas ao desenvolvimento local e ao meio ambiente.

Incrementar a participação social na gestão ambiental, melhorando o processo de informação e comunicação e criando mecanismos de acompanhamento das decisões para o desenvolvimento das atividades produtivas.

Promover maior coesão e articulação entre o setor produtivo e o setor público.

## Construção de Cenários

A formulação de cenários proporciona uma visão prospectiva das consequências das ações estratégicas, permite que se avaliem prováveis resultados e comportamentos em sistemas complexos, oferecendo orientação para decisões sobre a implantação dos projetos planejados para a área estratégica.

Cada cenário consiste, portanto, em um conjunto de condições resultantes da evolução dos **indicadores**, ou seja, aqueles indicadores representativos das interações identificadas como determinantes no diagnóstico, conforme o comportamento esperado/projetado dos processos ambientais relacionados aos fatores críticos estratégicos e condicionantes do desenvolvimento.

Neste sentido, as simulações de cenários devem ser feitas com base em análises de tendências desses fatores críticos, tanto **externos (ou exógenos)** — relacionados às condições sobre as quais o setor de infraestrutura e desenvolvimento industrial exerce pouca ou nenhuma influência; quanto **internos (ou endógenos)** — aqueles considerados de controle, ou seja, que podem ser ajustados e adequados à realidade da região, sendo condicionantes para a obtenção de melhores resultados no processo de implementação e expansão das atividades envolvidas, não apenas enquanto

empreendimentos específicos, mas, em especial, quando se busca a integração sustentável do ponto de vista das alternativas, tanto de desenvolvimento, como de conservação ambiental e dos recursos naturais envolvidos nesse processo.

Para a orientação e o comportamento dos fatores críticos externos são utilizadas as tendências de crescimento observadas nas iniciativas do setor produtivo, no valor das *commodities*, principalmente no mercado externo, na estrutura da economia local e, ainda, na gestão dos recursos naturais e na participação social.

### Variáveis Exógenas:

- **Economia mundial revitalizada** com o aumento da demanda por *commodities*, produtos orgânicos e por petróleo e gás natural, com abertura de novos mercados;
- **Turismo de natureza aumenta atratividade** de investimentos pela presença de ativos ambientais preservados e pela qualidade dos serviços oferecidos;
- **Fluxo migratório intensificado** em função do fortalecimento econômico do bipólo Ilhéus-Itabuna;
- **Políticas públicas ampliadas** com a implementação de amplos programas governamentais de cunho social.
- **Participação social** avança com o envolvimento da sociedade indo além das questões estritamente de cunho ambiental.

### Cenários Propostos

Foram considerados três cenários para descrever os possíveis desdobramentos e as histórias de futuro para a região de estudo, no horizonte previsto (2025):

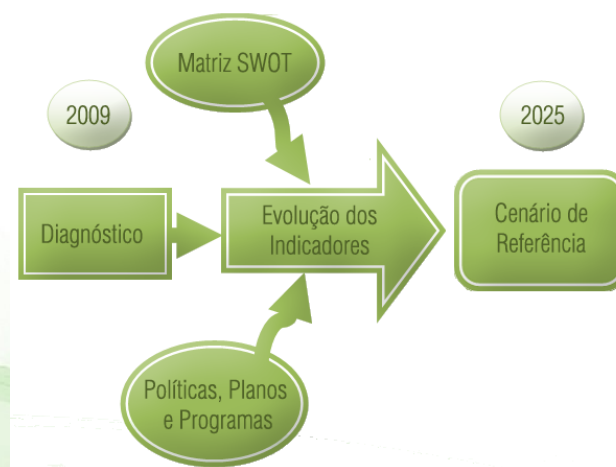
**Cenário de Referência (CR)** – que traduz a evolução das atuais condições de desenvolvimento da região, sem considerar as oportunidades de crescimento previstas com a implantação do Porto Sul.

**Cenário de Desenvolvimento (CD)** – que considera os desdobramentos futuros envolvendo os efeitos da implantação do Porto, Retroporto e Complexo Industrial, analisando a situação de qualidade dos fatores estratégicos para a tomada de decisão.

**Cenário de Sustentabilidade (CS)** – as histórias de futuro prevêm a implantação do Porto, Retroporto e Complexo Industrial com governança, ou seja, identifica ações públicas e privadas que devem ser previstas num cenário contra-factual ou mais amigável ambientalmente, envolvendo menores perdas ambientais, minimizando possíveis conflitos e ampliando-se a sustentabilidade ambiental.

### Cenário de Referência (CR)

O Cenário de Referência (CR) traduz, num horizonte de 15 anos, as tendências de desenvolvimento, sem a implantação do Porto Sul e a evolução dos fatores estratégicos para a tomada de decisão (**Figura 14**).



**Figura 14** Cenário de Referência (CR)

São avaliadas todas as iniciativas descritas no Diagnóstico, ou seja, aquelas consideradas como fatores determinantes ou condicionantes do desenvolvimento e o rebatimento nos fatores ambientais estratégicos. São igualmente considerados todos os

planos, programas e projetos que foram identificados. Assim, para cada um dos indicadores selecionados, a situação atual irá variar com a visão e histórias de futuro propostas, tendo como referência os objetivos de sustentabilidade. Por fim, são avaliados os riscos e as tendências de comprometimento da qualidade ambiental, em função dessa história de futuro. A construção deste cenário baseia-se nas seguintes premissas, considerando como horizonte de estudo 2025.

Economia regional aquecida com a implantação do novo aeroporto e da ZPE, com aumento da produtividade do cacau e com a exploração e produção de petróleo e gás natural trazendo novas oportunidades de geração de emprego e renda e aumento das receitas municipais;

Turismo fortalecido com a implantação do novo aeroporto e novos investimentos privados;

Gestão dos recursos ambientais ampliada com a implantação de Planos de Manejo das UC e com relativo controle da qualidade ambiental;

Ordenamento territorial ainda deficitário com mecanismos e instrumentos de controle da ocupação implantados com resultados limitados;

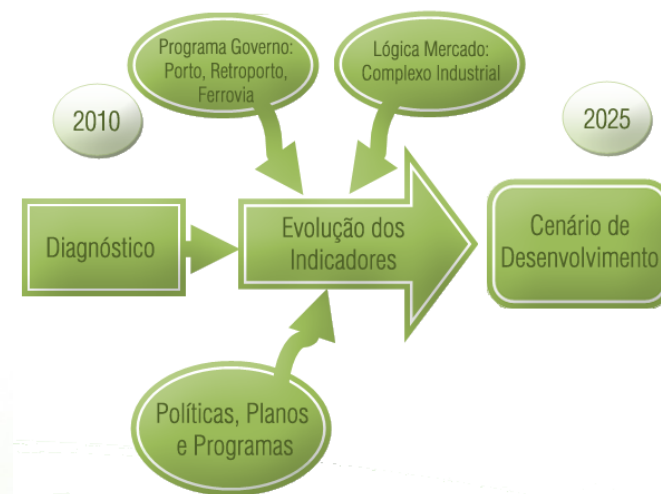
Políticas públicas implementadas com relativo sucesso, em especial na área educacional, mas com infraestrutura urbana de saneamento ambiental, habitação e saúde ainda limitada, apesar dos repasses de *royalties* aos municípios;

Participação social avança com envolvimento da sociedade indo além das questões ambientais.

Foram investigadas duas variantes deste cenário: uma considerando as tendências de evolução da região sem o Complexo (Variante I) e outra incluindo nessa tendência o aeroporto e a ZPE (Variante II). O **Quadro 11** apresenta a estrutura deste CR na Variante I e o **Quadro 12** a Variante II, com a especificação do aeroporto e da ZPE.

## Cenário de Desenvolvimento (CD)

O **Cenário de Desenvolvimento (CD)**, por sua vez, considera os desdobramentos futuros do Programa Multimodal de Transporte e Desenvolvimento Mínero-Industrial da Região Cacaueira, objeto desta AAE, e outras iniciativas considerando a lógica do mercado, analisando os efeitos da sua implantação em relação à situação de qualidade dos fatores estratégicos para a tomada de decisão (**Figura 15**). A estrutura básica deste Cenário é apresentada no **Quadro 13**.



**Figura 15: Cenário de Desenvolvimento (CD)**

**Quadro 11: Estrutura do Cenário de Referência (CR) – Variante I**

Cenário de Referência (2025)

Variante I	Turismo		Manutenção do atual ritmo de crescimento do turismo e dos investimentos pelo <i>trade</i> , sem a implantação do novo aeroporto.
	Agropecuária		Produção de cacau revitalizada com o aumento de produtividade do cacau orgânico, utilizando novas técnicas apoiadas no sistema cabruca e na ampliação da cadeia produtiva e consequente crescimento da receita com as exportações.
	Petróleo e GN		Exploração e produção seguindo a tendência do setor para os blocos existentes na região, com descobertas promissoras nos blocos exploratórios.
	Uso e Ocupação do Solo		Políticas públicas urbanas com resultados mais favoráveis com a implementação dos Planos Diretores, melhoria da infraestrutura de saneamento ambiental, função da ampliação dos investimentos do governo com recursos dos <i>royalties</i> .
	Infraestrutura Energética		Manutenção das condições atuais no fornecimento de energia elétrica e disponibilidade de gás natural na região com a UPGN do GASENE, em Itabuna.
	Logística de Transporte	Aeroporto	Não implantação do novo aeroporto. Melhorias operacionais no atual aeroporto, ampliando número de vôos.
		Porto Malhado	Manutenção das condições atuais, com infraestrutura de cargas (importação e exportação) e passageiros (turismo), com potencial para suporte ao setor petrolífero ( <i>supply boat</i> ) e com ampliação da sua retroárea.
	Gestão Ambiental		Gestão ambiental aprimorada com a implantação dos Planos Gestores das Unidades de Conservação, como compensação advinda do setor petrolífero, embora persista a deficiência de fiscalização.
	Disponibilidade de Água		Abastecimento de água regional crítico
	Desenvolvimento Social		Aumento pouco representativo da oferta de emprego e da geração de renda na região
Dinâmica Econômica		Ampliação dos Distritos Industriais (Ilhéus e Itabuna), com aumento dos níveis de importação / exportação pelo Porto de Malhado	
		Estrutura econômica dos municípios em situação pouco mais favorável pelo aumento das receitas públicas com o suporte, principalmente, dos <i>royalties</i> do petróleo, reduzindo a dependência de repasses governamentais.	

Quadro 12: Estrutura do Cenário de Referência (CR) – Variante II

Cenário de Referência (2025)

Cenário de Referência (2025)			
Variante II	Turismo	Reflexos positivos na atividade turística, com a implantação do novo aeroporto e da ZPE e incremento dos investimentos para além dos previstos atualmente pelo <i>trade</i>	
	Agropecuária	Produção de cacau revitalizada com o aumento de produtividade do cacau orgânico, utilizando novas técnicas apoiadas no sistema cabruca e na ampliação da cadeia produtiva e consequente crescimento da receita com as exportações (idem CR/Variante I).	
	Petróleo e GN	Exploração e produção seguindo a tendência do setor para os blocos existentes na região, com descobertas promissoras nos blocos exploratórios (idem CR/Variante I).	
	Uso e Ocupação do Solo	Políticas públicas urbanas com resultados mais favoráveis com a implementação dos Planos Diretores, melhoria da infraestrutura de saneamento ambiental, função da ampliação dos investimentos do governo com recursos dos <i>royalties</i> , novo aeroporto e ZPE.	
	Infraestrutura Energética	Manutenção das condições atuais no fornecimento de energia elétrica e disponibilidade de gás natural na região com a UPGN do GASENE em Itabuna (idem CR/Variante I).	
	Logística de Transporte	Aeroporto	Implantação do novo aeroporto, com reflexos positivos na atividade turística e nos negócios na região.
		Porto Malhado	Melhoria na infraestrutura de cargas e passageiros (turismo), possibilitando aporte de navios de até 14m de calado e ampliação e modernização da retroárea, com potencial para suporte ao setor petrolífero ( <i>supply boat</i> ) e reparos navais; importação de cargas gerais e contêineres; e exportação de cargas gerais, como produtos do cacau, celulose, pedras ornamentais.
	Gestão Ambiental	Gestão ambiental aprimorada com a implantação dos Planos Gestores das Unidades de Conservação, com suporte de compensações ambientais advindas dos novos empreendimentos (aeroporto, ZPE) e do setor petrolífero, embora persista a deficiência de fiscalização.	
	Disponibilidade de Água	Abastecimento de água regional crítico (idem CR/Variante I).	
	Desenvolvimento Social	Aumento da oferta de emprego e da geração de renda como consequência das novas atividades produtivas implantadas e do aprimoramento da mão-de-obra regional.	
Dinâmica Econômica	ZPE	Implantação de cadeias produtivas a partir de insumos importados com agregação local, compatíveis com a utilização do Porto Malhado para importação/exportação: tecnologia de informação e eletro e informática.	
		Estrutura econômica dos municípios em situação mais favorável pelo aumento das receitas públicas com o suporte dos novos empreendimentos da ZPE e do novo aeroporto, mas, principalmente, dos <i>royalties</i> do petróleo, reduzindo a dependência de repasses governamentais.	



**Quadro 13: Estrutura do Cenário de Desenvolvimento (CD)**

**Cenário de Desenvolvimento (2025)**

<b>Turismo</b>	Implantação do novo Aeroporto com reflexos na área turística e incremento do turismo de negócios promovido pelos investimentos do <i>trade</i> , com perda da atratividade turística ecológico-cultural pela existência e reflexos indiretos do Complexo Portuário e Industrial do Porto Sul. O turismo de negócios e a intermodalidade de carga aérea ampliam a disponibilidade de vôos melhorando a viabilidade de fluxo de turismo em maior escala, menor sazonalidade e custo competitivo.		
<b>Agropecuária</b>	Produção de cacau revitalizada com o aumento de produtividade do cacau orgânico, utilizando novas técnicas apoiadas no sistema cabruca e na ampliação da cadeia produtiva e consequente crescimento da receita com as exportações. Ampliação do processamento do cacau tradicional, da fruticultura e da pecuária regional, com a implantação de novas unidades produtivas na região, vinculadas ou não a ZPE.		
<b>Petróleo e GN</b>	Exploração e produção seguindo a tendência do setor para os blocos existentes na região, com descobertas promissoras nos blocos exploratórios. Estrutura de apoio ao setor no Porto de Malhado ( <i>supply boat</i> ) (idem CR/Variante II).		
<b>Uso e Ocupação do Solo</b>	Processo de migração regional intenso em função da atratividade dos novos empreendimentos, nas fases de implantação e operação. Políticas públicas urbanas limitadas com necessidade de novos investimentos e modelos de gestão. Revisão e implantação dos Planos Diretores, infraestrutura de saneamento ambiental deficitária em função de restrições da capacidade operacional e orçamentárias dos governos locais.		
<b>Infraestrutura Energética</b>	Melhoria das condições atuais no fornecimento de energia elétrica com a instalação da UTE e disponibilidade de gás natural na região com a UPGN do GASENE em Itabuna.		
<b>Logística de Transporte</b>	Programa de Governo com Setor Privado	Porto Sul	Terminal de Uso Privativo (TUP) – terminal privado com uso compartilhado com o poder público, projetado para o carregamento minérios. Porto Público – área logística e terminal de domínio estadual, projetado para carregamento de grãos, líquidos, produtos siderúrgicos, contêineres e carga geral.
		Retroporto	Zona de Apoio Logístico (ZAL) – área de armazenamento de domínio do Estado. Área de estocagem de: minérios e pedras; soja e derivados, algodão, café, frutas, milho, açúcar, cacau e derivados; carne bovina e suína, couros e peles; produtos siderúrgicos; madeira, celulose e correlatos; biocombustíveis; confecções, calçados e artesanato; carvão mineral (importação); fertilizantes (importação).
		Ferrovias	Ferrovias Integração Oeste–Leste (FIOL) – transporte prioritário de minério de ferro (Caitité) e grãos do oeste baiano.
		Anel Rodoviário	Desestrangulamento do eixo Itabuna-Ilhéus pela Articulação Multi-Modal e Plano de Mobilidade Regional
		Porto Malhado	Melhorias na infraestrutura de cargas e passageiros (turismo), possibilitando aporte de navios de até 14m de calado, e ampliação e modernização da retroárea, com potencial para suporte ao setor petrolífero ( <i>supply boat</i> ) e reparos navais; importação de cargas gerais e contêineres; e exportação de cargas gerais (idem CR/Variante II).
		Aeroporto	Inserção do novo aeroporto em outro patamar de viabilidade com incremento de escala pelo efeito carga multi-modal e turismo de negócios.

<b>Gestão Ambiental</b>	Pressão sobre os recursos ambientais em função da implantação dos novos empreendimentos. Gestão ambiental aprimorada com a implantação dos Planos Gestores das Unidades de Conservação, com suporte de compensações ambientais advindas dos novos empreendimentos (aeroporto, ZPE) e do setor petrolífero, embora persista a deficiência de fiscalização.	
<b>Disponibilidade de Água</b>	Abastecimento de água regional crítico.	
<b>Cenário de Desenvolvimento (2025)</b>		
<b>Desenvolvimento Social</b>	Aumento da oferta de emprego e da geração de renda como consequência das novas atividades produtivas implantadas.	
<b>Dinâmica Econômica</b>	Lógica da Força de Mercado	<p><b><u>Complexo Industrial</u></b></p> <p><b>Núcleo Base (Ilhéus):</b> Usina de pelletização, Siderúrgica, Relaminadora de perfis de aço, Indústria Automobilística, Cimenteiras, UTE (carvão mineral)</p> <p><b>Núcleo Potencial (região):</b> Indústria de base, Mecânica, Máquinas, equipamentos e autopeças, Plásticos Industriais, Elétrico eletrônico, Pré-moldados</p> <p><b>Núcleo de Serviços (região):</b> Alimentação coletiva, Estrutura de saúde, Transporte terrestre de pessoas</p>
<b>Dinâmica Econômica</b>	Gestor da ZPE com suporte de governo	<p><b><u>ZPE Ampliada</u></b></p> <p><b>Industrialização de Intermediários:</b> Complexo metalúrgico, Madeira reconstituída, Esmagamento de soja, Fiação e tecelagem, Mármore e granitos</p> <p><b>Intensivo em <i>Design</i>:</b> Calçados e acessórios, Confeccções, Movelaria</p> <p><b>Manufaturas Eletro-Eletrônicas e Metal-Mecânicas:</b> Eletrônicos, Automotivos,</p> <p><b>Alimentos e Bebidas:</b> Cacau e derivados, Sucos, doces e outros similares, Carnes</p>
	Estrutura econômica dos municípios se altera pelo aumento das receitas públicas.	

No **Quadro 14** é apresentada uma síntese da situação atual, do Cenário de Referência e suas respectivas variantes (I e II) e do Cenário de Desenvolvimento, para todos os fatores críticos analisados, considerando seus respectivos processos estratégicos e indicadores selecionados.

Quadro 14: Matriz-Síntese da Situação Atual, Cenário de Referência (Variante I e Variante II) e Cenário de Desenvolvimento (CD)

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores de Desenvolvimento</b>				
<b>Processo Estratégico:</b> Qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo				
<b>Indicador:</b> Manutenção e expansão de áreas de preservação e inclusão de áreas de ocupação urbanas no processo de planejamento e controle urbano				
<b>Turismo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Região homogênea com mix de áreas urbanas e áreas naturais em processo de transição.</li> <li>▪ Manutenção relativa da qualidade ambiental paisagística em áreas com estrutura de proteção especial – APA, especialmente em Itacaré-Serra Grande e Lagoa Encantada.</li> <li>▪ Processo de degradação nas regiões sem proteção especial, especificamente na área litorânea do município de Ilhéus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manutenção relativa da qualidade ambiental paisagística das APA Itacaré-Serra Grande e Lagoa Encantada ampliada para a Baía do Rio Almada, com apoio de ONG.</li> <li>▪ Controle relativo sobre o processo de degradação do Litoral Norte de Ilhéus proporcionado por uma melhoria da gestão municipal.</li> <li>▪ A APA de Itacaré sob pressão imobiliária/demográfica do vetor norte de expansão urbana de Ilhéus, comprometendo as suas APP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manutenção relativa da qualidade ambiental paisagística das APA Itacaré-Serra Grande e Lagoa Encantada ampliada para a Baía do Rio Almada junto ao Parque da Lagoa Encantada, induzida no contexto de Portal Turístico do novo Aeroporto.</li> <li>▪ Redução e comprometimento das áreas de preservação (expansão urbana).</li> <li>▪ Descontrole crescente do processo de planejamento e crescimento desordenado, comprometendo a qualidade ambiental e paisagística do Litoral Norte de Ilhéus.</li> <li>▪ Comprometimento de áreas naturais pelo próprio aeroporto e pela expansão hoteleira prevista na área.</li> <li>▪ A APA de Itacaré sob pressão imobiliária/demográfica do vetor norte de expansão urbana de Ilhéus, comprometendo as suas APP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redução e comprometimento das áreas de preservação (expansão urbana).</li> <li>▪ Descontrole crescente do processo de planejamento e crescimento desordenado, comprometendo a qualidade ambiental e paisagística do Litoral Norte de Ilhéus.</li> <li>▪ A APA de Itacaré sob pressão imobiliária/demográfica do vetor norte de expansão urbana de Ilhéus comprometendo as suas APP.</li> <li>▪ Comprometimento de áreas naturais pelo próprio aeroporto, pela expansão hoteleira prevista na área e pelo complexo logístico.</li> <li>▪ Relativa alteração no papel da APA da Lagoa Encantada na sua atual concepção de interesse turístico.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores de Desenvolvimento</b>				
<b>Indicadores:</b> Número de visitantes ao ano; Número de empregos diretos; Número de empregos indiretos; Número de UH qualificados; Investimentos privados; Gastos anuais dos turistas; Crescimento de serviços turísticos.				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zona Turística da Costa do Cacau em desenvolvimento.</li> <li>▪ Região em processo contínuo de implantação de equipamentos hoteleiros.</li> <li>▪ Ilhéus como portal turístico e a BA-001 como via costeira turística do Estado.</li> <li>▪ Primeiros indícios de turismo de massa.</li> <li>▪ Número de visitantes ao ano: 424 mil.</li> <li>▪ Número de empregos diretos: 18.784.</li> <li>▪ Número de empregos indiretos: 50.093.</li> <li>▪ Número de UH qualificados: 12.523.</li> <li>▪ Investimentos privados: R\$ 800 milhões (próximos 5 anos).</li> <li>▪ Gastos anuais dos turistas: R\$ 1,3 bilhão.</li> <li>▪</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processo de consolidação do destino da Zona Turística da Costa do Cacau, proporcionado por uma conjuntura econômica mundial em crescimento e um mercado de turismo de natureza em expansão.</li> <li>▪ Número de visitantes ao ano: 480 mil.</li> <li>▪ Número de empregos diretos: 21.000.</li> <li>▪ Número de empregos indiretos: 57.000.</li> <li>▪ Crescimento do papel de Ilhéus como portal turístico de todo Pólo Litoral Sul, tendo como âncora logística a rodovia turística BA-001 e o atual Aeroporto, com resultados pouco significativos sobre a qualidade dos serviços turísticos, atendendo ao turismo de lazer e cultural.</li> <li>▪ Pressão do turismo de massa e turismo regional sobre Itacaré e o litoral de Ilhéus.</li> <li>▪ Número de UH qualificados: 14.000.</li> <li>▪ Gastos anuais dos turistas: R\$ 1,4 bilhão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processo consolidado do destino da Costa do Cacau, reforçado pela implantação do novo Aeroporto, portal aéreo de todo o Pólo Turístico proporcionado por uma conjuntura econômica mundial e crescimento de um mercado de turismo de natureza em franca expansão.</li> <li>▪ Consolidação do parque hoteleiro da Costa do Cacau com inclusão do Litoral Norte de Ilhéus no contexto do grande eixo turístico do Pólo.</li> <li>▪ N. de visitantes ao ano: 550 mil.</li> <li>▪ N. de empregos diretos: 24.000.</li> <li>▪ N. de empregos indiretos: 65.000.</li> <li>▪ Afirmação de Ilhéus como portal turístico de todo Pólo, tendo como âncora logística a rodovia turística BA-001 e o novo Aeroporto, com resultados significativos sobre a qualidade dos serviços, atendendo ao turismo de lazer e cultural, bem como o de negócios gerados pela ZPE.</li> <li>▪ Ampliação da pressão do turismo de massa sobre Itacaré e o vetor norte de Ilhéus.</li> <li>▪ O Litoral Sul de Ilhéus destino turístico regional e de turismo de massa.</li> <li>▪ N. de UH qualificados: 16.000.</li> <li>▪ Gastos anuais turistas: R\$ 1,6 bilhão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processo de consolidação do destino da Zona Turística da Costa do Cacau comprometido com a transformação do perfil do produto turístico:</li> <li><b>Foco Direto, Ilhéus (cidade e costa):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução de atratividade para o turismo eco-cultural.</li> <li>• Implementação do turismo de negócios.</li> <li>• Litoral Norte de Ilhéus – nova frente de turismo de massa induzido pelo novo porte urbano da região, comprometendo a atratividade para empreendimentos de alta qualidade.</li> </ul> </li> <li><b>Foco Indireto:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de transição Itacaré-Serra Grande:</li> <li>• Turismo ecológico sob pressão: vetor de crescimento imobiliário e de turismo de massa do Litoral Norte.</li> <li>• Cidade de Itacaré – novo destino turístico regional.</li> </ul> </li> <li>▪ Afirmação de Ilhéus como portal turístico, atendendo o turismo de lazer e cultural, bem como o turismo de negócios gerados pelo Complexo.</li> <li>▪ O Litoral Sul e Norte de Ilhéus comprometido, destino turístico regional e de turismo de massa.</li> <li>▪ Aumento reduzido do número de UH qualificados: 15.000. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gastos anuais turistas: R\$ 1,5 bilhão.</li> </ul> </li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<p><b>Processo Estratégico:</b> Expansão do cacau-cabruca e especialização no cacau orgânico em sistema cabruca</p> <p><b>Indicadores:</b> Área de cacau (ha); Proporção de cacau-cabruca (% área total de cacau); Proporção de cacau orgânico (% área total de cacau); Exportação de cacau orgânico (toneladas); Exportação: relação do cacau processado (manteiga, líquido etc.) frente ao cacau em amêndoas</p>				
Agropecuária	<ul style="list-style-type: none"> <li>Em recuperação a área de cacau (ha) desde 2003 (28,6% ao ano). Em 2007, 94.357 ha (92% da área de 1990).</li> <li>Estima-se que a produção do cacau-cabruca equivale a, aproximadamente, 70% da área total. Representam áreas de conservação da Mata Atlântica.</li> <li>Estima-se a produção de cacau orgânico em 9%, até 2010.</li> <li>No Brasil, exporta-se, aproximadamente, 50 ton./ano, 4,5% da produção de cacau orgânico mundial (dados de 2006).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área correspondente a um crescimento anual da produção de 4,5% desde 2007: 145.860 ha (1,42 vezes a área de 1990).</li> <li>Estagnação da área de cacau-cabruca ou redução da área plantada devido à supressão das áreas decadentes de cabruca para a formação de pastagens.</li> <li>Aproveitando a função de preservação ambiental do cacau-cabruca para os requisitos da certificação orgânica, pode-se esperar até 50% da área total.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução da área plantada de cacau devido à supressão das áreas decadentes de cabruca para a formação de pastagens.</li> <li>Ampliação do processamento do cacau, principalmente orgânico, proveniente de toda a Costa do Cacau, com a implantação de novas unidades industriais na região, vinculadas à ZPE.</li> <li>Especialização e ampliação das plantações de cacau orgânico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produção de cacau revitalizada com o aumento de produtividade do cacau orgânico no sistema cabruca.</li> <li>Ampliação do processamento do cacau, principalmente orgânico, proveniente de toda a Costa do Cacau com a implantação de novas unidades industriais na região, vinculadas à ZPE.</li> <li>Aumento do retorno econômico do cacau na região em consonância com a ampliação do processamento do cacau e a consequente consolidação da atividade e ligeira expansão.</li> </ul>
Agropecuária	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exportação relacionada ao cacau: 1% das amêndoas; 39% da manteiga de cacau; 15% do líquido; 10% da torta de cacau; e 35% do cacau em pó (dados de 2007).</li> <li>Comparativamente ao cacau, as demais lavouras permanentes ou temporárias são de pequena representatividade na região.</li> <li>Há destaque para produção de cana-de-açúcar, coco-da-baía, café e banana.</li> </ul> <p>O PAC do Cacau, além do equacionamento das dívidas, prevê investimentos em diversificação, produção de biocombustíveis, apoio à indústria e a agricultura familiar e obras de infraestrutura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A proporção para exportação será limitada pelo volume direcionado à produção de chocolate na própria região.</li> <li>Prioridade de exportação para os produtos processados, mantendo a proporção de 1% das amêndoas e incentivando a exportação de chocolate.</li> <li>Manutenção dos níveis de produção de frutas na região.</li> <li>Produção de frutas em consórcio com o cacau (não cabruca).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produção de cacau revitalizada com o aumento de produtividade do cacau orgânico no sistema cabruca.</li> <li>Produção de frutas revitalizada com a implantação de novas unidades industriais na região, vinculada ou não à ZPE.</li> <li>Produção de frutas em consórcio com o cacau (não cabruca).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução da área plantada nos arredores imediatos das zonas industriais e eixos de integração regional, devido à valorização das terras para fins de ocupação por instalações industriais e comerciais.</li> <li>Produção de frutas revitalizada com a implantação de novas unidades industriais na região vinculadas à ZPE ampliada e a maior facilidade de escoamento por meio do Porto.</li> <li>Expansão das áreas de fruticultura e da produção nas áreas de cacau.</li> <li>Aumento da participação da agricultura familiar como consequência da maior demanda de frutas.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
	<p><b>Processo Estratégico:</b> Expansão da fruticultura e seu processamento</p> <p><b>Indicadores:</b> Área de fruticultura (ha); Capacidade de processamento instalada (toneladas/ano); Exportação de frutas processadas (sucos, doces, concentrados).</p> <p><b>Processo Estratégico:</b> Expansão da pecuária</p> <p><b>Indicadores:</b> Área de pastagem (ha); Proporção pastagens versus área de cacau (% área total de cacau)</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entre os municípios da região de estudo, no período 90-06, os aumentos mais significativos ocorreram em Ilhéus e Itabuna com suínos (282,6% e 301,9%) e bovinos (89,7% e 65,0%).</li> <li>A pecuária compete com o cacau no uso do solo regional e a decadência do cacau levou a sua expansão, em substituição ao cacau-cabruca.</li> <li>A pecuária extensiva, por sua vez, por ter baixa produtividade, ameaça incrementar o desmatamento para responder a uma demanda crescente de áreas de pastagens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Substituição de áreas de cabruca decadentes por pastagens para expansão da pecuária.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Substituição de áreas de cabruca decadentes por pastagens para expansão da pecuária.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliação da produção e exportação de carne e derivados da pecuária com a implantação de novas unidades industriais na região vinculadas à ZPE ampliada.</li> <li>Produção de farelo de soja como ração animal incentiva a pecuária regional.</li> </ul>

Fator Crítico	Indicadores	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
			Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores de Desenvolvimento</b>					
<b>Processo Estratégico:</b> Atividades de exploração e produção (E&P): sísmica, perfuração e produção.					
Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural	<u>Número de Blocos da Rodada Zero/1998</u>	<u>Prazos para produção</u> ▪ 27 anos a partir de 1998 ▪ Prazo final: 2025	▪ BCAM-40 continuará em produção.	Esta avaliação é semelhante para a Variante I e II: ▪ Provável inexistência de blocos em interpretação geológica / sísmica para a definição dos prospectos, considerando as concessões estabelecidas nas rodadas de 1 a 10.	▪ BCAM-40 continuará em produção.
	<u>Número de Blocos da Rodada 1/1999</u>	▪ 27 anos a partir de 1999 ▪ Prazo final: 2026	▪ Sem produção (BM-CAL-1, único bloco com oferta na rodada foi devolvido)		▪ Sem produção (BM-CAL-1, único bloco com oferta na rodada foi devolvido)
	<u>Número de Blocos da Rodada 2/2000</u>	▪ 27 anos a partir de 2000 ▪ Prazo final: 2027	▪ BM-CAL-4 em produção		▪ BM-CAL-4 em produção
	<u>Número de Blocos da Rodada /2001</u>	<u>Prazos para produção</u> ▪ 27 anos a partir de 2001 ▪ Prazo final: 2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os blocos sob concessão que foram ofertados devem estar em produção, caso a existência de recursos e a viabilidade econômica de sua exploração seja confirmada.</li> <li>Provável inexistência de poços em perfuração para desenvolvimento e perfurações com identificação de tamanho de reservas e viabilidade econômica de sua exploração, considerando as concessões estabelecidas nas rodadas de 1 a 10.</li> <li>Aumento dos poços em produção de gás natural e produção em poços de óleo, com possível entrada em produção de todos os blocos da Bacia indicados no Quadro anterior.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os blocos sob concessão que foram ofertados devem estar em produção, caso a existência de recursos e a viabilidade econômica de sua exploração seja confirmada.</li> <li>Provável inexistência de poços em perfuração para desenvolvimento e perfurações com identificação de tamanho de reservas e viabilidade econômica de sua exploração, considerando as concessões estabelecidas nas rodadas de 1 a 10.</li> <li>Aumento dos poços em produção de gás natural e produção em poços de óleo, com possível entrada em produção de todos os blocos da Bacia indicados no Quadro anterior.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os blocos sob concessão que foram ofertados devem estar em produção, caso a existência de recursos e a viabilidade econômica de sua exploração seja confirmada.</li> <li>Provável inexistência de poços em perfuração para desenvolvimento e perfurações com identificação de tamanho de reservas e viabilidade econômica de sua exploração, considerando as concessões estabelecidas nas rodadas de 1 a 10.</li> <li>Aumento dos poços em produção de gás natural e produção em poços de óleo, com possível entrada em produção de todos os blocos da Bacia indicados no Quadro anterior.</li> </ul>
	<u>Número de Blocos da Rodada 6/2004</u>	<u>Prazos de exploração</u> ▪ 8 anos a partir de 2004 ▪ final: 2012			
	<u>Número de Blocos da Rodada 7/2005</u>	▪ 8 anos a partir de 2006 ▪ final: 2014	▪ 27 anos a partir de 12/01/2006 ▪ final: 2033		
<u>Áreas com acumulações marginais 1/2005</u>	<u>Prazos para produção</u> ▪ 15 anos a partir de 2005 ▪ Prazo final: 2020				

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Condicionantes</b>				
Ordenamento Territorial	<p><b>Processo Estratégico:</b> Dinâmica de Ocupação</p> <p><b>Indicador:</b> Níveis de degradação e consolidação do uso do solo territorial</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Território sob pressão de expansão urbana desordenada, inclusive na área crítica do Litoral Norte de Ilhéus, apesar dos recém implantados Planos Diretores Municipais (PDM) que não contam nem com ações de fiscalização e monitoramento, nem com parâmetros específicos de locais de ocupação.</li> </ul>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avanço do processo de ordenamento das áreas urbanas e de uso especial, sobretudo no eixo Itabuna-Ilhéus, além do Litoral Norte de Ilhéus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avanço ordenado das áreas urbanas e de uso especial, sobretudo no eixo Itabuna-Ilhéus e na região da ZPE e do novo Aeroporto.</li> <li>▪ Consolidação das APA Itacaré-Serra Grande e Lagoa Encantada.</li> <li>▪ Reestruturação da área rural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processo de migração regional intenso em função da atratividade dos novos empreendimentos, com resultado de uma expansão demográfica significativa.</li> <li>▪ Descontrole do uso do solo urbano acelera os níveis de degradação.</li> <li>▪ Invasão acelerada de APP pela população de baixa renda.</li> </ul>	
	<p><b>Indicador:</b> Níveis de controle de expansão urbana</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ População Urbana (% em 2007): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 73</li> <li>• Itabuna: 97</li> <li>• Itacaré: 58</li> <li>• Uruçuca: 70</li> </ul> </li> <li>▪ Conjunto regional urbano-agroflorestal em processo de transformação, contando apenas nas áreas das APA com estruturas sistemáticas de controle e com níveis de eficácia diferenciados em fase de consolidação do processo de requalificação.</li> <li>▪ A faixa costeira, de interesse específico do turismo, sob pressão de expansão urbana desordenada.</li> <li>▪ Déficit Habitacional (% em 2000): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 25</li> <li>• Itabuna: 15</li> <li>• Itacaré: -</li> <li>• Uruçuca: -</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avanço gradual das políticas públicas de planejamento e controle do uso do território com a implantação, gestão e fiscalização dos Planos Diretores Municipais, fator decisivo para uma razoável: <ul style="list-style-type: none"> <li>• requalificação do litoral norte de Ilhéus;</li> <li>• requalificação da área urbana de Itacaré;</li> <li>• consolidação qualificada do eixo Itabuna-Ilhéus, com resultado significativo com relação à invasão de APP;</li> <li>• controle do crescimento urbano.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Avanços mais expressivos das políticas públicas de planejamento e controle do uso do território com a implantação, gestão e fiscalização dos Planos Diretores Municipais, fator decisivo para: <ul style="list-style-type: none"> <li>• valorização e requalificação do litoral norte de Ilhéus como destino turístico qualificado, com a implantação do novo aeroporto;</li> <li>• implantação sustentável da ZPE;</li> <li>• requalificação gradual da área urbana de Itacaré;</li> <li>• consolidação qualificada do eixo Itabuna-Ilhéus, com resultado significativo com relação à invasão de APP;</li> <li>• Consolidação da APA Itacaré-Serra Grande como APA turística modelo e da APA Lagoa Encantada como portal turístico-ecológico;</li> <li>• Controle relativo do crescimento urbano excessivo, provocado pelos novos fluxos migratórios atraídos pelas oportunidades econômicas, sobretudo de centro de serviços turísticos e pela nova ZPE, tendo seu foco nas periferias de Itabuna e Ilhéus, na sede municipal de Uruçuca e nas vilas do vale do Rio Almada.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Descontrole do uso do solo compromete a sustentabilidade das estruturas territoriais e sociais.</li> <li>▪ Os Planos Diretores atuais não contemplam esse novo patamar de crescimento.</li> <li>▪ Políticas públicas urbanas limitadas – recursos e modelos de gestão.</li> </ul>



Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Condicionantes</b>				
Ordenamento Territorial	<p><b>Indicador:</b> Níveis de atendimento de infraestrutura e serviços de saneamento ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Abastecimento de Água</b> (% em 2000): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 80,3</li> <li>• Itabuna: 97,7</li> <li>• Itacaré: 42,4</li> <li>• Uruçuca: 79</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Esgotamento Sanitário</b> (% em 2000): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 40</li> <li>• Itabuna: 66,8</li> <li>• Itacaré: (em construção)</li> <li>• Uruçuca: -</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Tratamento de Esgoto</b> (% em 2000): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 40</li> <li>• Itabuna: 11</li> <li>• Itacaré: -</li> <li>• Uruçuca: -</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Coleta e disposição Lixo</b> (%): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ilhéus: 65 (aterro)</li> <li>• Itabuna: 87 (lixão)</li> <li>• Itacaré: 30 (coleta)</li> <li>• Uruçuca: 65 (aterro conjunto com Ilhéus)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Melhoria gradual a partir de políticas públicas federais, estaduais e municipais dos níveis de saneamento ambiental com atendimento de maior percentual da população nas sedes municipais e sedes distritais com abastecimento de água e sistema de coleta de lixo e ampliação e eficiência dos sistemas de esgotamento sanitário.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Melhoria mais expressiva a partir de políticas públicas federais, estaduais e municipais dos níveis de saneamento ambiental com avanços no atendimento da população nas sedes municipais, sedes distritais e no Litoral Norte de Ilhéus com abastecimento de água e sistema de coleta de lixo e ampliação e eficiência dos sistemas de esgotamento sanitário.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infraestrutura urbana e de saneamento ambiental deficitários, em função das capacidades operacionais e orçamentárias limitadas dos governos locais diante do processo migratório gerado pelas perspectivas com os novos empreendimentos.</li> </ul>
	<p><b>Processo Estratégico:</b> Demanda por Energia (elétrica e gás natural)</p> <p><b>Indicadores:</b> Fornecimento de eletricidade (MWh/ano); Fornecimento de gás natural (m<sup>3</sup>/ano)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 503.745 MWh em 2008</li> <li>▪ 0 m<sup>3</sup> de GN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extrapolando o crescimento projetado pela COELBA e considerando crescimento vegetativo, a projeção de consumo é de 881.575 MWh.</li> <li>▪ Com a implantação da UPGN em Itabuna passa a existir disponibilidade de GN na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Extrapolando o crescimento projetado pela COELBA, e considerando crescimento vegetativo e mais a atratividade gerada pelo novo aeroporto e pela ZPE, a projeção de consumo é de 993.924 MWh.</li> <li>▪ Considera-se um aumento do consumo com o incremento do turismo e das novas atividades industriais.</li> <li>▪ Com a implantação da UPGN em Itabuna passa a existir disponibilidade de GN para consumo industrial, veicular e doméstico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consumo total de 1.700.637 MWh, utilizando a projeção de população e a de consumo de energia <i>per capita</i>, considerando o crescimento vegetativo mais o processo migratório. Ressalta-se que esta previsão de consumo adicional será para região no entorno de Ilhéus.</li> <li>▪ Consumo de energia elétrica do <b>núcleo base</b> do complexo industrial (Ilhéus): 4.149,2 GWh/ano.</li> <li>▪ Consumo de energia elétrica do <b>núcleo potencial</b> (Região): 414 GWh/ano [~10% do núcleo base].</li> <li>▪ Consumo adicional de energia elétrica da <b>ZPE Ampliada</b>: não representativo e já incluído no núcleo potencial.</li> </ul>
Infraestrutura Energética				

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Condicionantes</b>				
<b>Infraestrutura Energética</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo de GN pelo do <b>núcleo base</b> do complexo industrial Siderúrgica (Ilhéus):</li> <li>Variante UTE Carvão: 1.764.000 Nm<sup>3</sup>/dia; e</li> <li>Variante UTE Gás Natural: 8.827.000 Nm<sup>3</sup>/dia.</li> </ul> <p><b>Porto Malhado</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Refuncionalização do Porto de Malhado para operações não dependentes de retro-área: Passageiros, Estaleiro, <i>Catering</i></li> </ul>
<p><b>Processo Estratégico:</b> Disponibilidade da Logística de transporte</p> <p><b>Indicador:</b> Estrutura aeroportuária e rodoviária</p>				
<b>Logística de Transporte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeroporto com obstáculos à operação impossibilita a ampliação dos vôos.</li> <li>Porto com restrições de calado e com queda na movimentação de produto nos últimos anos, mas com perspectivas de apoio ao turismo com a rota dos navios de passageiros.</li> <li>Sistema rodoviário com pistas simples e sem previsão de duplicação, inclusive a BR 101, principal elo com os municípios litorâneos. Em fase de conclusão a extensão da BA 001, de ligação com a Costa Turística do Dendê.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhorias no atual aeroporto</li> <li>Porto com ampliação de calado e com aumento na movimentação de produtos da região e maior estrutura de apoio ao turismo com a rota de navios de passageiros.</li> <li>Concluída a extensão da BA 001, de ligação com a Costa Turística do Dendê.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construção do novo Aeroporto com plenas condições de segurança.</li> <li>Porto com ampliação de calado e com aumento na movimentação de produtos com a ZPE, e maior estrutura de apoio ao turismo com a rota dos navios de passageiros.</li> <li>Sistema rodoviário com pistas simples e sem previsão de duplicação, inclusive a BR 101, principal elo com os municípios litorâneos. Concluída a extensão da BA 001, de ligação com a Costa Turística do Dendê.</li> </ul>	<p><b>Porto Sul</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal de Uso Privativo (TUP) – terminal privado com uso compartilhado com o poder público, projetado para o carregamento de minérios.</li> <li>Porto Público – área logística de domínio federal, projetado para carregamento de grãos, líquidos, produtos siderúrgicos, contêineres e carga geral.</li> </ul> <p><b>Retroporto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zona de Apoio Logístico (ZAL) – área de armazenamento de domínio do Estado.</li> <li>Área de estocagem de: minérios e pedras, soja e derivados, algodão, café, frutas, milho, açúcar, cacau e derivados, carne bovina e suína, couros e peles, produtos siderúrgicos, madeira, celulose e correlatos, biocombustíveis, confecções, calçados e artesanato, carvão mineral (importação) e fertilizantes (importação)</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Condicionantes</b>				
Logística de Transporte				<p><b>Anel Rodoviário</b> Desestrangulamento do eixo Itabuna-Ilhéus pela articulação multimodal e Plano de Mobilidade Regional: Requalificação e duplicação da BR 101, Requalificação da BA 001, Requalificação e duplicação da BA 262, Criação de pista simples ligando a BR 101 à BA 262, próximo a Itabuna, Criação de pista dupla ligando a BA 262 ao Porto Sul e ao novo Aeroporto.</p> <p><b>Ferrovia</b> Ferrovia Integração Oeste-Leste (FIOL) – transporte prioritário de minério de ferro (Caitité) e grãos do oeste baiano.</p> <p><b>Aeroporto</b> Inserção do novo Aeroporto em outro patamar de viabilidade com incremento de escala pelo efeito carga multimodal e turismo de negócios.</p>
<b>Fatores Ambientais</b>				
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres	<p><b>Processo Estratégico:</b> Alteração da qualidade dos ecossistemas terrestres</p> <p><b>Indicador:</b> Perda de <i>habitats</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vegetação remanescente (floresta ombrófila, restingas e manguezais) até 2008: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Itacaré: 31%.</li> <li>• Ilhéus: 22%.</li> <li>• Uruçuca: 18%;</li> <li>• Itabuna: 0%.</li> </ul> </li> <li>▪ Testemunhos de vegetação nativa são encontrados apenas em cabucas no município de Itabuna, os quais, entretanto, estão sendo paulatinamente transformadas em pastagens ou suprimidas pelo avanço da malha urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taxa de desmatamento progressivamente declinante, em função da atuação conjunta de ONG ambientalistas e dos governos federal e estadual, com foco no: <ul style="list-style-type: none"> <li>• estabelecimento de corredores da biodiversidade;</li> <li>• ampliação da rede de RPPN;</li> <li>• consecução de políticas de gestão ambiental de UC ;</li> <li>• ampliação do cultivo do cacau orgânico em cabucas.</li> </ul> </li> <li>▪ Desmatamento pulverizado no espaço, ocorrendo em frentes de escala reduzida, em pequenas propriedades rurais e por conta da:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Supressão de vegetação nativa na seguinte ordem de grandeza: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ZPE: 3.000 ha</li> <li>• Novo aeroporto: 1.000 ha</li> </ul> </li> <li>▪ Taxa de desmatamento progressivamente declinante, em função da atuação conjunta de ONG ambientalistas e dos governos federal e estadual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Supressão de vegetação nativa na seguinte ordem de grandeza: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porto Sul: 2.000 ha;</li> <li>• ZPE: 3.000 ha. (com previsão de ampliação para 9.000 ha)</li> <li>• Novo aeroporto: 1.000 ha.</li> </ul> </li> <li>▪ Aumento da taxa de desmatamento, pela: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ocupação do solo por empreendimentos turísticos de massa e de padrão elevado, sobretudo no eixo Itacaré-Camamu;</li> <li>• ampliação e consolidação da malha rodoviária em Ilhéus e Uruçuca.</li> </ul> </li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ O Campo Cheiroso, ambiente relictual único na região, possui 55% de sua extensão alterada por atividades antrópicas.</li> <li>▪ Gestão ambiental baseada na ampliação de rede de RPPN e no estabelecimento de corredores da biodiversidade.</li> <li>▪ Desmatamento ocorrendo em pequena escala, em pequenos focos dispersos sobre uma grande área, em decorrência dos seguintes fatores:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• substituição da vegetação nativa por pastagens;</li> <li>• substituição de cabruças por pastagens e agricultura de pequena escala (coivaras);</li> <li>• expansão de núcleos residenciais informais periurbanos, sobretudo em Itabuna, Ilhéus e Itacaré;</li> <li>• estabelecimento de assentamentos rurais em terras “improdutivas” (com vegetação nativa);</li> <li>• instalação de projetos turísticos de nível internacional e de massa na franja litorânea, em decorrência do processo de integração de áreas pouco exploradas à economia formal; e também segunda residência.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• supressão de cabruças decadentes para formação de pastagens;</li> <li>• liberação de novos espaços para cultivos de subsistência.</li> <li>▪ Aumento da pressão sobre remanescentes florestais, sobretudo APP, em função da dinamização da economia pela:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• conclusão das obras da BA 001 (trecho Itacaré-Camamu), com a consequente atração de novos empreendimentos turísticos;</li> <li>• expansão do turismo de massa;</li> <li>• ampliação de núcleos residenciais periurbanos, em que parte da população está associada, formal ou informalmente, às atividades turísticas.</li> </ul> </li> <li>▪ Exploração de petróleo e GN deverá estimular um incremento do uso e ocupação do solo, com consequente aumento da pressão sobre os recursos naturais, em função do aporte de <i>royalties</i> e aquecimento da economia regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Desmatamento pulverizado no espaço, ocorrendo em frentes de escala reduzida, em pequenas propriedades rurais e por conta da:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• supressão de cabruças decadentes para formação de pastagens;</li> <li>• abertura de novos espaços para cultivos de subsistência;</li> <li>• aumento da pressão sobre remanescentes florestais, sobretudo APP, como resultado da dinamização da economia regional pela conclusão das obras da BA 001 e implantação do novo aeroporto, com a consequente atração de novos empreendimentos turísticos.</li> </ul> </li> <li>▪ Expansão do turismo de massa e de escala internacional ocasionará a expansão de núcleos residenciais periurbanos sobre APP nas cidades de Itacaré e Ilhéus, bem como nos arredores da região abarcada pelo porto-aeroporto, para abrigar a população associada, formal ou informalmente, às atividades turísticas.</li> <li>▪ Possibilidade de incorporação da área compreendida entre o novo aeroporto e a cidade de Ilhéus (sobretudo ao longo da BA 001) à malha urbana, além de áreas periféricas da ZPE, com supressão de matas secundárias e cabruças decadentes.</li> <li>▪ A exploração de petróleo e GN deverá estimular um incremento do uso e ocupação do solo, com consequente aumento da pressão sobre os recursos naturais, em função do aporte de <i>royalties</i> e aquecimento da economia regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Expansão do turismo de massa e de escala internacional ocasionará a expansão de núcleos residenciais periurbanos sobre APP nas cidades de Itacaré e Ilhéus, bem como nos arredores da região abarcada pelo porto-aeroporto, para abrigar a população associada, formal ou informalmente, às atividades turísticas.</li> <li>▪ Valorização generalizada das terras em Ilhéus, Itabuna e Uruçuca, sobretudo, deverá contribuir para o aumento da pressão sobre a ocupação de APP pela população de baixa renda, inclusive em municípios vizinhos.</li> <li>▪ Consolidação do perfil industrial e comercial deverá contribuir para a redução da importância relativa do cacau na economia regional, que deverá experimentar retração de área. As perdas de cabruças poderão ser, em parte, compensadas pela expansão do cacau orgânico, contribuindo para a conservação da biodiversidade regional.</li> <li>▪ Exploração de petróleo e GN deverá estimular um incremento do uso e ocupação do solo, com consequente aumento da pressão sobre os recursos naturais, em função do aporte de <i>royalties</i> e aquecimento da economia regional.</li> <li>▪ Possibilidade real de comprometimento da qualidade ambiental de forma generalizada na região, com perdas relacionadas à manutenção de espécies nativas da fauna e flora, em função da supressão de vegetação nativa, inclusive no interior de UC.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres			<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorização generalizada das terras, parte das quais deverá ser destinada à expansão da zona urbana, para acomodar o novo contingente populacional atraído pela dinamização da economia regional.</li> <li>O excedente populacional não absorvido pela nova dinâmica econômica exercerá pressão adicional sobre os remanescentes de vegetação nativa, pela exploração direta dos recursos naturais e expansão da malha urbana (formal e informal).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Políticas públicas limitadas de controle da ocupação desordenada de áreas com vegetação nativa, sobretudo na periferia da ZPE e ao longo dos eixos de integração viários novos e revitalizados.</li> </ul>
	<p><b>Processo Estratégico:</b> Alteração da qualidade dos ecossistemas terrestres</p> <p><b>Indicador:</b> Fragmentação de <i>habitats</i></p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remanescentes de vegetação nativa apresentam-se relativamente bem conectados entre si, sobretudo nas proximidades do litoral.</li> <li>Conexão entre fragmentos florestais é, em parte, garantida pela presença de cabruças.</li> <li>Contiguidade de unidades de conservação (APA e Parque Estadual) é responsável pela manutenção da cobertura vegetal nativa em proporções satisfatórias, comparativamente a outras áreas do litoral da Bahia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuidade espacial da vegetação nativa, especialmente da floresta ombrófila, deverá ser beneficiada pela ampliação do cacau orgânico cultivado à sombra da mata nativa.</li> <li>Desmatamento deverá se concentrar em áreas cuja ocupação está consolidada, minimizando a fragmentação florestal.</li> <li>Fragmentação estará relativamente bem controlada na periferia das UC, em função do fortalecimento da gestão ambiental e consolidação de uma rede de RPPN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuidade espacial da vegetação nativa, especialmente da floresta ombrófila, deverá ser beneficiada pela ampliação do cacau orgânico.</li> <li>Desmatamento deverá se concentrar em áreas cuja ocupação está consolidada, minimizando a fragmentação florestal.</li> <li>Fragmentação estará relativamente bem controlada na periferia das UC, em função do fortalecimento da gestão ambiental e consolidação de uma rede de RPPN.</li> <li>Instalação da ZPE e do novo aeroporto concorrerá para a fragmentação de matas ombrófilas.</li> <li>Caso não haja controle sobre o uso do solo no entorno dos empreendimentos, o processo de fragmentação poderá ser mais acentuado, em função da expansão da malha urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fragmentação de habitats aumentará em Ilhéus e Uruçuca, sobretudo, em função da instalação do porto-aeroporto e dos novos eixos de integração rodoviária e ferroviária.</li> <li>Potencialização da fragmentação de habitats em decorrência: <ul style="list-style-type: none"> <li>da redução da importância relativa da economia do cacau;</li> <li>valorização das terras decorrente da dinamização da economia, com aumento da pressão da população de baixa renda sobre as APP;</li> </ul> </li> <li>Expansão da malha urbana formal e informal.</li> <li>Otimização da gestão ambiental de UC deverá contribuir para refrear a fragmentação de habitats.</li> <li>Manutenção de testemunhos de vegetação nativa entre os novos empreendimentos e nos seus arredores não contribuirá para a manutenção do conjunto de espécies da fauna em nível regional como hoje se observa.</li> <li>Aumento da taxa de extinção de espécies (sobretudo fauna) regional.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Processo Estratégico:</b> Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas aquáticos continentais e estuarinos				
<b>Indicador:</b> Perda de <i>habitats</i>				
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos Continentais e Estuarinos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mata ciliar em maior parte da extensão da lagoa Encantada e do rio Almada em função das políticas públicas implementadas com relativo sucesso.</li> <li>▪ Processos locais de eutrofização da água em função do lançamento de esgoto.</li> <li>▪ Baixa participação social na gestão das águas aumenta o nível de vulnerabilidade ambiental dos ecossistemas aquáticos.</li> <li>▪ Presença de atividade extrativista de peixes, crustáceos e moluscos.</li> <li>▪ Possibilidade de extinção de espécies de fauna e flora em nível local.</li> <li>▪ Indícios de assoreamento dos corpos d'água continentais e estuarinos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mata ciliar em grande parte da extensão da lagoa Encantada e do rio Almada em função das políticas públicas implementadas com relativo sucesso.</li> <li>▪ Aumento discreto do processo de eutrofização das águas, considerando a continuidade do crescimento urbano e precariedade das condições de saneamento e em face do aporte de novo contingente populacional.</li> <li>▪ Aumento da participação social na gestão das águas concorre para a redução ou inibição de ações ou empreendimentos que causem impactos ambientais aos ecossistemas aquáticos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mata ciliar em grande parte da extensão da lagoa Encantada e do rio Almada em função das políticas públicas implementadas com relativo sucesso.</li> <li>▪ Aumento médio a intenso do processo de eutrofização das águas, considerando a continuidade do crescimento urbano e precariedade das condições de saneamento e em face do aporte de novo contingente populacional.</li> <li>▪ Aumento da participação social na gestão das águas concorre para a redução ou inibição de ações ou empreendimentos que causem impactos ambientais aos ecossistemas aquáticos.</li> <li>▪ Atividade extrativista de peixes, crustáceos e moluscos dos ecossistemas estuarinos e límnicos comprometida em função, principalmente, do aumento da demanda por estes recursos naturais e pela intensificação do processo de eutrofização.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alteração decisiva das formações vegetais associadas às margens dos rios, da lagoa e do estuário, em decorrência das mudanças do uso do solo em antigas áreas de cabruca e do crescimento urbano.</li> <li>▪ Ausência quase total da mata ciliar do rio Almada a partir da BR101 (com o encontro com a ferrovia), até a porção estuarina, onde se encontram os manguezais, estes também com estrutura e equilíbrio ecológico alterados.</li> <li>▪ Comprometimento da mata ciliar da lagoa Encantada em função da forte alteração do uso do solo das áreas altas, pela substituição das cabruças, e das áreas baixas, em função de alterações hídricas no sistema de áreas úmidas, bem como pelo crescimento da população de Areias.</li> <li>▪ Intenso aumento da eutrofização das águas doces e estuarinas na região de influência do complexo porto-aeroporto, agravado pelo saneamento deficitário, expansão do complexo industrial ao longo do rio Cachoeira (em Itabuna) e do aumento do assoreamento dos rios.</li> <li>▪ Haverá menor comprometimento da lagoa Encantada e maior do rio Almada, a partir de rio do Braço e do rio Cachoeira, em toda a sua extensão desde Itapé e áreas estuarinas associadas a estes dois rios, na zona urbana de Ilhéus.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos Continentais e Estuarinos		<ul style="list-style-type: none"> <li>Atividade extrativista de peixes, crustáceos e moluscos dos ecossistemas estuarinos e límnicos ainda persistem como fonte de subsistência e renda da comunidade.</li> <li>Possibilidade de extinção de espécies de fauna e flora em nível local.</li> <li>Indícios de assoreamento dos corpos d'água continentais e estuarinos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilidade de extinção de espécies de fauna e flora em nível local, agravada pela presença da ZPE e dos impactos ambientais associados à implantação do aeroporto.</li> <li>Crescimento urbano, mesmo que controlado, o aumento do número de empreendimentos turísticos e maior rentabilidade do cacau concorrerão para o aumento do processo de assoreamento dos corpos d'água continentais e estuarinos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da participação social na gestão das águas não será suficiente para garantir a manutenção dos habitats associados diretamente ao Complexo.</li> <li>Comprometimento da atividade extrativista de peixes, crustáceos e moluscos no rio Almada, bem como nos estuários deste e do rio Cachoeira. Na lagoa Encantada, alterações na qualidade da água e no uso do solo do entorno comprometerão, em parte, a atividade extrativista, a qual, porém, deverá ainda persistir.</li> <li>Elevação do risco de extinção local de espécies dos rios e da lagoa, assim como das matas ciliares e áreas úmidas em função de processos de desmatamento, assoreamento, eutrofização, poluição, mudanças hidrodinâmicas e sobrepesca.</li> <li>Intensificação do processo de assoreamento nos corpos d'água, em decorrência das mudanças na atividade agropecuária e uso do solo.</li> </ul>
<p><b>Processo Estratégico:</b> Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas costeiros e marinhos</p> <p><b>Indicador:</b> Perda da biodiversidade</p>				
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comunidades marinhas sem indícios de alterações, principalmente no trecho situado entre Ponta da Tulha e a sede do município de Itacaré. As únicas exceções são para algumas espécies de peixes explorados comercialmente.</li> <li>Não existem registros da presença de espécies oportunistas ou exóticas na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ecossistemas marinhos em bom estado de conservação. O aporte de águas continentais com qualidade ainda aceitável mantém a produtividade primária dos ambientes marinhos em níveis satisfatórios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Os reflexos da instalação do aeroporto e ZPE e os processos de adensamento populacional causarão a perda da qualidade das águas continentais que drenam para os ambientes marinhos, com redução da qualidade ambiental.</li> <li>Comunidades marinhas com alterações causadas pela perda da qualidade das águas continentais, potencializando a redução da produtividade, principalmente das espécies exploradas comercialmente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alterações na hidrodinâmica pela inclusão de estruturas artificiais submersas ocasionarão a reestruturação das comunidades marinhas, inclusive pela atração de espécies oportunistas.</li> <li>Redução da qualidade da água relacionada à presença de plumas de sedimento durante o processo de dragagem e enrocamento do porto.</li> <li>Aumento do risco de aporte de contaminantes de diversas origens nos ambientes marinhos relacionados às operações portuárias.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linha de costa situada neste trecho é o único, além da costa de Salvador, onde ocorrem ecossistemas de costões rochosos. Adjacente aos costões, a presença de fundos consolidados aumentam complexidade do substrato, o que favorece ao aumento da diversidade das comunidades marinhas instaladas.</li> <li>▪ Comunidades bentônicas na plataforma continental do litoral norte de Ilhéus apresentam uma importância biológica considerada extremamente alta pelo MMA, sendo uma área prioritária para a conservação.</li> <li>▪ Rotas de migração utilizadas pelos mamíferos, quelônios e peixes pelágicos permanecem inalteradas, sendo registradas avistagens de baleias e tartarugas migrando ao longo da costa. Aparentemente a presença de plataformas de E&amp; P neste trecho do litoral não influencia a rotas utilizadas pelos peixes, mamíferos e quelônios.</li> <li>▪ Ecossistemas sem indícios de contaminação, seja de fontes de esgotos doméstico ou químicos, podendo ser considerado em excelente estado de conservação.</li> <li>▪ Aporte de águas continentais sem comprometimento em relação à qualidade e quantidade melhora naturalmente a produtividade primária dos ambientes marinhos da região.</li> <li>▪ Recursos pesqueiros capturados pela frota pesqueira de Ilhéus (peixes, camarões e lagostas), em áreas de pesca na região da plataforma continental adjacente a Ponta da Tulha já apresentam sinais de sobrepesca, com baixa produtividade e redução do tamanho médio dos indivíduos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linha de costa permanece inalterada, de forma que os ecossistemas de costões rochosos e as comunidades marinhas associadas a fundos consolidados mantêm-se preservados. Grande diversidade biológica nas comunidades marinhas presentes nas áreas sob menor influência das atividades portuárias (Porto Malhado).</li> <li>▪ Manutenção da biodiversidade das comunidades bentônicas da plataforma continental fora da área de influência direta das atividades portuárias e áreas que serão dragadas (Porto Malhado).</li> <li>▪ Interferência negativa nas rotas de migração de mamíferos aquáticos, quelônios (tartarugas marinhas) e peixes pelágicos, em função do maior tráfego de navios no entorno do porto (<i>supply boat</i>/Porto Malhado).</li> <li>▪ Maior número de plataformas de E&amp;P, proximamente à costa, afetará as rotas de migração utilizadas por mamíferos aquáticos, quelônios e peixes. As plataformas atuarão, também, como atratores de peixes, principalmente as espécies pelágicas, tornando-as mais vulneráveis à captura por pescadores.</li> <li>▪ Aumento no esforço de captura resultante da inclusão de novas embarcações e pessoas na atividade de pesca, que, associado ao aumento da demanda, poderá resultar na exaustão dos estoques pesqueiros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instalação da ZPE e das atividades de E&amp;P aumentará o fluxo de embarcações para o porto Malhado, o que causará uma maior perturbação em relação às rotas utilizadas pelos mamíferos, quelônios e peixes, além do aumento no nível de ruído sobre os ambientes da plataforma externa (área mais sensível).</li> <li>▪ Aumento no número de plataformas de E &amp; P em regiões mais próximas da costa afetará as rotas migração utilizadas pelos mamíferos, quelônios e peixes e aumentará o efeito de atrator artificial de peixes, principalmente para as espécies pelágicas tornando-as mais vulneráveis à captura por parte dos pescadores.</li> <li>▪ Diminuição dos estoques se dará devido ao intenso esforço de captura e utilização de aparelhos de pesca impactantes (e.g. arrasto com porta para captura de camarão) associadas ao aumento da demanda e a redução da qualidade das águas resultará no comprometimento dos estoques em um menor tempo (maior velocidade no processo de exaustão).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento significativo do risco de introdução de espécies exóticas/patógenos.</li> <li>▪ Interferência negativa nas rotas de migração de mamíferos aquáticos, quelônios e peixes pelágicos, em função do tráfego de embarcações e aumento no nível de ruído.</li> <li>▪ Estruturas consolidadas relacionadas com o porto atuarão como atratores; principalmente as espécies pelágicas, tornando-as mais vulneráveis à captura.</li> <li>▪ Perda de habitats e biodiversidade das comunidades bentônicas da plataforma continental, sobretudo nas áreas adjacentes ao porto, desde a fase de construção e durante a sua operação, devido às alterações permanentes causadas na paisagem submarina, inclusive por dragagens de manutenção.</li> <li>▪ Ecossistemas costeiros sob forte pressão devido ao aumento significativo da densidade populacional na região.</li> <li>▪ Contaminação por fontes doméstica e/ou industrial comprometendo o aporte de águas continentais.</li> <li>▪ Comprometimento em relação à qualidade e quantidade da água drenada para os ambientes marinhos da região, reduzindo a produção pesqueira, podendo também comprometer a sanidade do pescado.</li> <li>▪ A pluma de água quente da UTE impactará de forma significativa as comunidades marinhas, podendo afetar, inclusive, a rota de migração de peixes, crustáceos e moluscos. Redução da produtividade e do tamanho médio de peixes, camarões e lagostas capturados pela frota pesqueira de Ilhéus na plataforma continental adjacente a Ponta da Tulha, em da sobrepesca e das atividades portuárias (e.g. poluição sonora).</li> <li>▪ Aumento bastante significativo no esforço de captura, potencializando a depleção dos estoques pesqueiros.</li> </ul>



Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos	<b>Fatores Ambientais</b>			
	<p><b>Processo Estratégico:</b> Produtividade pesqueira</p> <p><b>Indicador:</b> Capacidade das comunidades pesqueiras</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Colônias de pesca:</b> Ilhéus: Z-19 e Z-34 Itacaré: Z-18</li> <li>▪ <b>3 associações</b> na sede do município de Itacaré</li> <li>▪ <b>N. de pescadores registrados:</b> Ilhéus: 4.670 pescadores Uruçuca: 60 Itacaré: 590</li> <li>▪ <b>N. marisqueiras registradas:</b> Ilhéus: 885 Uruçuca: 0 Itacaré: 278</li> <li>▪ <b>N. de pescadores não registrados:</b> Ilhéus: 1.000 Uruçuca: 0 Itacaré: 200</li> <li>▪ <b>N. marisqueiras não registradas:</b> Ilhéus: 200 Uruçuca: 0 Itacaré: 30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A pequena oferta de emprego pode direcionar novas pessoas para a atividade de pesca como fonte de subsistência.</li> <li>▪ Pequeno crescimento do número de embarcações em atividade.</li> <li>▪ O crescimento urbano menos intenso e a redução das atuais taxas de crescimento dos empreendimentos turísticos permitirão que formas tradicionais de pesca tenham uma sobrevida, como a efetuada com jangadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendência de aumento das associações, visto que é por meio destas que a SEAP e empresas de E&amp;P distribuem recursos relacionados às compensações ambientais para as comunidades.</li> <li>▪ Melhoria na qualidade das informações a respeito do número de pescadores e marisqueiras em atividade devido ao melhor cadastramento realizado pelas ONG e associações para os programas de compensação ambiental.</li> <li>▪ Tendência de crescimento do número de pescadores já que a criação da ZPE e aeroporto sinalizam para uma oferta de empregos que acaba por atrair um fluxo de pessoas que não conseguem ser absorvidos devido à baixa qualificação. A não absorção da mão de obra aumentará o número de pessoas sem ocupação, que irá garantir sua sobrevivência na atividade de pesca.</li> </ul>	<p>Este aumento se dará devido ao grande número de pessoas atraídas para a região que não serão absorvidas nas atividades relacionadas ao complexo portuário e terão, como uma das poucas alternativas de sobrevivência, a pesca marítima.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redução da capacidade produtiva (kg) das comunidades pesqueiras que utilizam jangadas, principalmente do município de Uruçuca e região de Ponta da Tulha.</li> <li>▪ Aumento do número de pescadores e marisqueiras registrados resultantes da facilidade de acesso à sede das colônias e interesses relacionados com seguro-defeso.</li> <li>▪ Aumento do número de associações e cooperativas.</li> </ul>
	<p><b>Processo Estratégico:</b> Acessibilidade às áreas tradicionais de pesca</p> <p><b>Indicador:</b> Restrições de acesso</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Áreas de pesca sem restrições de acesso.</li> <li>▪ Não existem registros de acidentes na área.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ As restrições de acesso deverão estar relacionadas com as zonas de exclusão no entorno das unidades de E&amp;P (500 m). Ocorrerão quando as unidades se localizarem sobre a plataforma continental, quebra da plataforma e talude.</li> <li>▪ A exploração de águas profundas não interfere em relação ao acesso as áreas da pesca da região.</li> <li>▪ O aumento no número de unidades de E&amp;P e, portanto, no fluxo de embarcações maiores poderão causar eventuais acidentes com embarcações de menor porte, restringindo o acesso a áreas tradicionais de pesca.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Áreas de pesca inacessíveis devido às restrições relacionadas com o tráfego de embarcações e zonas de exclusão do próprio Porto Sul.</li> <li>▪ Aumento significativo no risco de acidentes entre embarcações de pesca e navios.</li> </ul>	

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Recursos Hídricos</b>	<p><b>Processo Estratégico:</b> Disponibilidade dos recursos hídricos superficiais</p> <p><b>Indicador:</b> Utilização da Potencialidade Hídrica (IUPHt)</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidade hídrica da área de estudo (rio Almada a montante de Castelo Novo) é praticamente igual à demanda de abastecimento para Itabuna.</li> <li>Disponibilidade atual pode ser aumentada significativamente com a construção de reservatórios de regularização.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demanda total no rio Almada, até a seção de Castelo Novo, no ano 2025, será igual a 2,18 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica pouco abaixo de 5% (aumento de 1,23%).</li> <li>Demanda total no rio Cachoiera será igual a 162 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica praticamente igual a 6% (aumento de 2,13%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Demanda total no rio Almada, até a seção de Castelo Novo, no ano 2025, será igual a 2,18 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica pouco abaixo de 5% (aumento de 1,23%).</li> <li>Demanda total no rio Cachoiera será igual a 162 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica praticamente igual a 6% (aumento de 2,13%).</li> <li>Consumo de água muito reduzido pelas indústrias de informática do pólo.</li> <li>Novo aeroporto novo deverá ser abastecido através do sistema de abastecimento integrado de Ilhéus, a partir de mananciais locais, o qual já abastece Ponta da Tulha.</li> </ul>	<p><b>Alternativa 1 – UTE Com uso de Água Doce</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Demanda total no rio Almada, até a seção de Castelo Novo, no ano 2025, será igual a 2,36 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica de 5,16% (aumento de 1,61%).</li> <li>Demanda total no rio Cachoiera será igual a 249 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica praticamente igual a 9,12% (aumento de 5,30%).</li> <li>Disponibilidades hídricas absolutamente incompatíveis com as demandas hídricas previstas, sendo necessária a complementação mínima de disponibilidade hídrica igual a 2,99m<sup>3</sup>/s.</li> <li>Incremento somente viável com a construção de uma barragem no rio Cachoiera.</li> <li>Aumento da disponibilidade mínima mediante a transposição a partir do rio de Contas parece inviável, em função da elevada vazão de projeto.</li> </ul> <p><b>Alternativa 2 – UTE com uso de Água de Mar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rio Almada - idem Alternativa 1.</li> <li>Demanda total no rio Cachoiera será igual a 193 vezes a disponibilidade, que equivale a uma utilização da potencialidade hídrica praticamente igual a 7,08% (aumento de 3,27%).</li> <li>Disponibilidades hídricas são absolutamente incompatíveis com as demandas hídricas previstas, sendo necessária a complementação mínima de disponibilidade hídrica igual a 2,49m<sup>3</sup>/s.</li> <li>Incremento, também neste caso, somente viável com a construção de uma barragem no rio Cachoiera.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Recursos Hídricos</b>	<p><b>Processo Estratégico:</b> Qualidade dos recursos hídricos superficiais</p> <p><b>Indicador:</b> Qualidade da Água Superficial (IQAS)</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contaminação bacteriológica acima do recomendado para a Classe 2.</li> <li>Concentração de fósforo e de DBO<sub>5</sub> situam-se dentro dos limites da Classe 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Almada (seção Castelo Novo) estará acima do limite da Classe 2 em pouco menos de 10%; a DBO<sub>5</sub> e Coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2020. O IQAS será, aproximadamente, igual a 280% (piora relativa de 70%).</li> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Cachoeira (seção próxima da BR 101) estará 86% acima do limite da Classe 2.</li> <li>Concentração de DBO<sub>5</sub> e coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2020.</li> <li>IQAS resultará igual a 225% (piora relativa de 76%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Almada (seção Castelo Novo) estará acima do limite da Classe 2 em pouco menos de 10%; a DBO<sub>5</sub> e coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2020.</li> <li>O IQAS será, aproximadamente, igual a 280% (piora relativa de 70%).</li> <li>Pólo industrial (ZPE) e o aeroporto são providos de estações de tratamento projetadas para que seus efluentes sejam iguais ou inferiores aos limites da classe 2. Portanto, não são esperadas mudanças sensíveis nos valores previstos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da disponibilidade mínima mediante a transposição a partir do rio de Contas parece inviável, em função da elevada vazão de projeto.</li> </ul> <p><b>Alternativa 1 – UTE com uso de Água Doce</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Almada (seção Castelo Novo) estará acima do limite da Classe 2 em pouco menos de 10%; a DBO<sub>5</sub> e coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2000.</li> <li>IQAS será, aproximadamente, igual a 290% (piora relativa pouco superior a 70%).</li> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Cachoeira (seção próxima da BR-101) estará 112% acima do limite da classe 2; a DBO<sub>5</sub> e coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2000.</li> <li>IQAS resultará igual a 316% (piora relativa de 167%).</li> </ul> <p><b>Alternativa 2 – UTE com uso de Água do Mar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rio Almada - idem Alternativa 1.</li> <li>Estima-se que o fósforo total no rio Cachoeira (seção próxima da BR-101) estará 107% acima do limite da classe 2 (não há variação das fontes de produção); a DBO<sub>5</sub> e coliformes fecais ultrapassam os limites da Classe 2 a partir do ano 2000.</li> <li>IQAS resultará igual a 276% (piora relativa de 120%).</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
Recursos Atmosféricos	<p><b>Processo Estratégico:</b> Alteração da qualidade do ar</p> <p><b>Indicador:</b> Concentração de partículas em suspensão e gases</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Não há informações sobre a qualidade do ar da região, mas as fontes potenciais/condições de dispersão sinalizam com condições favoráveis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pólo de Informática com características de baixo potencial poluidor do ar.</li> <li>Aumenta a contribuição das emissões das fontes móveis, em especial a veicular.</li> <li>Aumento do tráfego de embarcações associado à ampliação da demanda do Porto Malhado e apoio a E&amp;P também vai contribuir para alterar a qualidade do ar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baixo potencial poluidor do ar das atividades a serem implantadas na ZPE.</li> <li>Intensificação dos vôos com o novo aeroporto deverá contribuir para alterar as atuais condições da qualidade do ar.</li> <li>Aumento do tráfego de embarcações associado à ampliação da demanda do Porto Malhado e apoio a E&amp;P também vai contribuir para alterar a qualidade do ar.</li> <li>Aumenta a contribuição das fontes móveis, em especial a veicular.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento das concentrações de poluentes na região em função do Complexo Portuário, da ZPE ampliada e do Complexo Industrial,</li> <li>Contribuição para a degradação da qualidade do ar do processo de ocupação da região com o aumento do tráfego, mais acentuadamente de veículos pesados, movidos a diesel.</li> <li>Aumento do tráfego aéreo associado à ampliação do aeroporto também vai contribuir para alterar a qualidade do ar.</li> </ul>
Socioeconomia	<p><b>Processo Estratégico:</b> Condição Social</p> <p><b>Indicador:</b> Taxa de mortalidade infantil</p>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de mortalidade infantil 29,3/1000 (2005).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuição da taxa de mortalidade infantil a depender do município de, no máximo, 5‰. De uma maneira geral, os municípios brasileiros estão tendo reduções de suas taxas de mortalidade infantil em razão das melhorias das condições de saneamento ambiental, de acesso às campanhas públicas de vacinação e aos programas de promoção à saúde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuição da taxa de mortalidade infantil a depender do município de, no máximo, 10‰.</li> <li>Melhores condições de desenvolver ações de saúde por parte das Prefeituras em função das novas atividades econômicas implantadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuição da taxa de mortalidade infantil a depender do município de, no máximo, 10 a 15‰.</li> <li>Melhores condições de desenvolver ações de saúde por parte das Prefeituras em função das novas atividades econômicas implantadas</li> <li>Aumento da migração provocará a saturação da estrutura de serviços disponibilizados pelas Prefeituras, embora Ilhéus e Itabuna possam ter melhores condições financeiras para ampliar suas ações na área de saúde.</li> <li>Espera-se que com o aumento da arrecadação, as Prefeituras possam ampliar a rede de serviços sociais.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Socioeconomia</b>	<b>Indicador:</b> Taxa de crescimento demográfico			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taxas de crescimento demográfico positiva apenas em Itabuna (0,8% a.a.) e Itacaré (1,9% a.a.). Variação de -0,02 a 0,6 a.a..</li> <li>▪ Taxa de crescimento da região estudo: 0,3% a.a. (1991-2007).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ligeiro aumento da taxa anual de crescimento demográfico influenciada pela constante migração da população regional para os quatro municípios, em busca de um melhor acesso aos serviços existentes em Itabuna e Ilhéus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Apesar da gradual queda das taxas de fecundidade em função da urbanização e melhoria da escolaridade ocorrerá aumento da taxa anual de crescimento demográfico influenciada pela migração de população para os quatro municípios em busca de um melhor acesso aos serviços e emprego, pelas oportunidades surgidas devido aos novos empreendimentos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento da taxa anual de crescimento demográfico influenciada pela forte migração de população para os quatro municípios em busca de um melhor acesso aos serviços e de emprego pelas oportunidades surgidas devido aos novos empreendimentos implantados — crescerá para algo próximo de 6,1% ao ano, com base no ano de 2012.</li> <li>▪ Ilhéus inverterá sua taxa anual que é negativa para uma taxa positiva — 5,5% ao ano, com base em 2012.</li> <li>▪ Itabuna terá sua taxa de crescimento para níveis superiores à de Ilhéus — em torno de 6,0% a.a. com base em 2012.</li> <li>▪ Itacaré ainda continuará a apresentar uma taxa relativamente alta — 5,0% ao ano, com base em 2012, em razão do turismo, melhoria das condições urbanas e atração paisagística para moradia.</li> </ul>
<b>Socioeconomia</b>	<b>Indicador:</b> Taxa de analfabetismo			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ilhéus: 20,6%</li> <li>▪ Itabuna: 15,1</li> <li>▪ Itacaré: 34,9</li> <li>▪ Uruçuca: 31,2 (2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminuição das taxas de analfabetismo nos quatro municípios, na faixa de 7 a 10%, devido à progressiva urbanização e consequente melhoria de acesso das crianças às escolas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminuição das taxas de analfabetismo nos quatro municípios, na faixa de 7 a 10%, devido à progressiva urbanização e consequente melhoria de acesso das crianças às escolas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminuição diferenciada das taxas analfabetismo geral nos quatro municípios, na faixa de 5 a 10%, dado a progressiva urbanização e consequente melhoria de acesso das crianças às escolas. Os municípios de Itacaré e Uruçuca apresentarão as maiores reduções em razão de possuírem atualmente as taxas mais altas.</li> <li>▪ Enquanto as taxas de analfabetismo de Ilhéus e Itabuna ficarão em torno de 15% e 10%, respectivamente, Itacaré e Uruçuca alcançarão valores em torno de 20% na referida taxa.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Processo Estratégico:</b> Estrutura Produtiva e Dinâmica Econômica				
<b>Indicador:</b> Taxa de crescimento do PIB				
Socioeconomia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de crescimento do PIB: 2,8% a.a. (1999/05)</li> <li>PIB área estudo/PIB estadual: 3,6% (2005)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leve aumento da taxa de crescimento anual do PIB (para 2,9% a.a.) levando a um pequeno aumento da participação da área no PIB estadual (3,8%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elevação da taxa de crescimento anual do PIB (para 3,2% a.a.) levando a um aumento gradual da participação da área no PIB estadual (para 4,2%).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da taxa anual de crescimento do PIB para valores em torno de 5% a.a., impulsionado pelo Complexo Portuário, ZPE ampliada, Complexo Industrial e base industrial de petróleo e gás natural.</li> <li>Expansão dos serviços advindos do novo aeroporto e da atividade turística em Itacaré.</li> <li>Taxa anual de crescimento do PIB do município de Ilhéus ultrapassará a de Itabuna e embora este último município ainda divida com Ilhéus as principais participações na formação do PIB regional, a diferença aumentará, já que Ilhéus elevará sua participação no PIB da área em mais de 10%.</li> <li>Duplicação da participação do PIB da área de estudo no PIB estadual (participação ficará entre 7,0 a 7,5%).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicador: Distribuição setorial do PIB</li> <li>Primário: 2,4%</li> <li>Secundário: 27,4%</li> <li>Terciário: 70,2% (2005)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leve ampliação do PIB do setor terciário com crescimentos desiguais entre os municípios, sendo que Itabuna em função do seu comércio e Itacaré em razão do turismo serão aqueles com maior destaque no crescimento.</li> <li>PIB agrícola em todos os quatro municípios sofrerá redução de forma mais intensa, seguindo tendência histórica e em função da expansão do setor de serviços públicos e do comércio em Itabuna.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIB do setor terciário amplia sua participação com crescimentos desiguais entre os municípios, mas elevando a concentração desse setor com maior importância em Ilhéus e Itabuna e em menor grau em Itacaré.</li> <li>O PIB agrícola em todos os quatro municípios manterá tendência histórica de queda, embora venha a ocorrer uma relativa revitalização da lavoura cacauzeira com a expansão do cacau orgânico e fino, isto é, cada vez mais a participação do PIB agrícola será proporcionalmente menor em função de um maior crescimento do setor industrial, principalmente, pela E&amp;P de petróleo e gás natural e expansão do setor terciário puxado,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte crescimento da participação do PIB do setor industrial (para 30,0%) acompanhado de uma ampliação proporcionalmente menor em valores absolutos do setor serviços (embora percentualmente caia para 69,0%) e redução progressiva do setor agropecuária (para valores próximos a 1%) na formação do PIB.</li> <li>O setor agropecuário embora apresente crescimento (expansão da produção de cacau fino e orgânico, fruticultura e pecuária), esse crescimento será relativamente menor que os setores industrial e de serviços.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
			sobretudo, pelos serviços públicos, no município de Ilhéus e pelo comércio de Itabuna.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Município de Ilhéus elevará ainda seu PIB industrial e continuará sendo o município mais importante na geração do PIB industrial da área de estudo;</li> <li>Município de Itabuna terá uma importante elevação do seu PIB terciário, em função da existência do setor de serviços mais amplo que Ilhéus, os efeitos do aumento da atividade industrial na área proporcionarão, uma expansão significativa dessas atividades terciárias na cidade de Itabuna.</li> </ul>
<b>Socioeconomia</b>	<b>Processo Estratégico:</b> Ocupação e Renda			
	<b>Indicador:</b> Percentual de pessoas de baixa renda (pobre)			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>51,7% das pessoas recebem até ½ salário mínimo (2000).</li> <li>46,2% da população recebem Bolsa-Família (2007).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução pouco significativa da população pobre em virtude dos fatores determinantes serem exclusivamente externos à região: (a) continuidade dos programas sociais de governo; (b) melhoria progressiva do salário mínimo com aumentos relativamente superiores à inflação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redução gradual do percentual de pessoas que recebem até ½ salário mínimo para faixa de 40,0% a 42,0%.</li> <li>Redução da população beneficiária do Programa Bolsa Família para 35,0 a 40,0%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte redução da população pobre devido: (a) ao volume de empregos a serem criados pelos novos empreendimentos e seu transbordamento para outras áreas e outros municípios; (b) continuidade dos programas sociais de governo; (c) melhoria progressiva do salário mínimo com aumentos relativamente superiores à inflação; (d) aumento da urbanização e necessidade de melhoria no acesso aos serviços sociais — enquanto que a taxa de pessoas que continuarão recebendo até ½ salário mínimo cairá para níveis em torno de 40%, a população recebendo bolsa-família ou outro tipo semelhante de auxílio cairá para níveis em torno de 35%.</li> <li>Embora todos os municípios venham a apresentar reduções desiguais na proporção de população pobre, os municípios de Ilhéus e Itabuna se destacarão com as maiores quedas desse índice.</li> </ul>

Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
<b>Socioeconomia</b>	<b>Indicador:</b> Taxa de Desocupação			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de desocupação de 23,2% (2000).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de desocupação expandirá para a faixa de 26,0 a 28,0%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligeiro aumento do das taxas de desocupação em função do movimento migratório da população de baixa qualificação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduções desiguais da taxa de desocupação em todos os municípios.</li> <li>Ilhéus será o principal beneficiário em termos de geração de empregos com a implantação dos novos empreendimentos.</li> </ul>
	<b>Indicador:</b> Grau de Informalidade			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de informalidade de 56,8% (2000).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de informalidade crescerá para 60,0 a 65,0%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de informalidade crescerá para 60,0 a 65,0%.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de informalidade se situará entre 450,0 a 50,0%.</li> <li>Reduções desiguais do grau de informalidade em todos os municípios.</li> </ul>	
<b>Processo Estratégico:</b> Qualificação de Mão-de-Obra				
<b>Indicador:</b> Percentual de Pessoas Ocupadas por Anos de Estudo				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Percentuais relativos ao ano de 2000:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Sem instrução ou com até 3 anos de estudo: 32,3%</li> <li>Ensino intermediário (10 anos de estudo): 40,5%</li> <li>Ensino superior (até 15 anos de estudo): 26,2%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligeira melhoria exclusivamente em função de um maior número e de uma maior permanência de alunos nas escolas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percentuais relativos ao ano de 2000:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Sem instrução ou com até 3 anos de estudo: 20,0%</li> <li>Ensino intermediário (10 anos de estudo): 50,0%</li> <li>Ensino superior (até 15 anos de estudo): 30,0%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Insuficiente o número de pessoas qualificadas para atender novas demandas. A região irá prescindir de cursos profissionalizantes compatíveis com as oportunidades.</li> </ul>	



Fator Crítico	Situação Atual	Cenário de Referência (2025)		Cenário de Desenvolvimento (2025)
		Variante I	Variante II (ZPE + Aeroporto)	
<b>Fatores Ambientais</b>				
Socioeconomia	<b>Processo Estratégico:</b> Comércio Exterior			
	<b>Indicador:</b> Saldo Comercial			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Balança comercial deficitária em 384,88 milhões de dólares (2007).</li> <li>▪ <b>Importação:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cacau – 29%</li> <li>• Informática e comunicação – 62%</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Exportação:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cacau – 78%</li> <li>• Vestuário – 21%</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comércio exterior ainda deficitário, mas com tendências de ocorrer baixos superávits nos anos vindouros, com a região retomando com as exportações cacau, mas as quantidades ainda não serão de grandes volumes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comércio exterior passando a ter <i>superávit</i> devido à gradual retomada das exportações de cacau e produtos provenientes das empresas da ZPE de Ilhéus, embora ainda em níveis baixos, mas a área já apresentará uma inversão do quadro até então apresentado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento importante das exportações decorrente dos novos produtos fabricados/beneficiados pelos novos empreendimentos do Complexo Industrial, ZPE, petróleo e gás e melhoria dos serviços portuários para exportação a balança comercial passará a ser superavitária em níveis crescentes.</li> <li>▪ Mudança importante na pauta dos produtos de exportação regional com aumento da participação de produtos industriais.</li> </ul>
	<b>Processo Estratégico:</b> Finanças públicas			
	<b>Indicador:</b> Receitas de transferências/ Receitas totais			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 86,4% das receitas correntes dos municípios são transferências da União e do Estado (2006).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baixa redução da participação das transferências da União e do Estado em função da pouca elevação das receitas tributárias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redução gradual da participação das transferências da União e do Estado em função da elevação das receitas tributárias decorrentes dos novos empreendimentos socioeconômicos implantados (E&amp;P, ZPE, aeroporto), revitalização da atividade cacauera e do pólo de informática e da expansão geral da economia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elevação da arrecadação tributária regional com os novos empreendimentos a serem implantados, que provocarão uma queda importante das transferências da União e do Estado na composição das receitas municipais.</li> <li>▪ Existência dos royalties decorrente da atividade de exploração e produção de petróleo e gás natural para os municípios que possuem faixa litorânea, assim como, a expansão geral da economia decorrente dos transbordamentos observados pela disseminação dos empreendimentos contribuirão ainda mais para a redução da dependência — projeta-se uma redução das transferências da União e do Estado para 70% das receitas totais.</li> </ul>

## Avaliação dos Impactos Cumulativos e Sinérgicos no Cenário de Desenvolvimento

Os impactos adversos e benéficos mais significativos associados aos processos ambientais estratégicos, decorrentes da implantação dos empreendimentos previstos no Cenário de Desenvolvimento são resumidos no **Quadro 15**. A avaliação de impactos enfatiza a cumulatividade e a sinergia envolvendo os fatores críticos utilizados nesta AAE. Foi realizada modelagem matemática para avaliar a cumulatividade das emissões atmosféricas, com base em cenários temporais em função da curva de investimentos.

**Quadro 15: Impactos Ambientais Cumulativos e Sinérgicos**

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Turismo	Manutenção da qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comprometimento da qualidade ambiental e redução da atratividade ecológico-natural pela expansão acelerada das áreas urbanas e áreas industriais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comprometimento da autenticidade cultural e paisagística pela industrialização de Ilhéus e região.</li> </ul>
	Consolidação da região como destino turístico qualificado	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mudança do perfil de visitação turística pelo novo contexto sociocultural e territorial.</li> <li>▪ Ampliação do turismo de massa regional, em função da migração populacional.</li> <li>▪ Facilitação de fluxos turísticos na região em função do novo Aeroporto.</li> <li>▪ Incremento do turismo de negócios com a implantação dos novos empreendimentos.</li> <li>▪ Aumento da dinâmica econômica da região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perda de atratividade ao setor turístico com consequente impacto econômico e social regional.</li> </ul>
Agropecuária	Expansão do cacau-cabruca e especialização no cacau orgânico em sistema cabruca	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Melhoria ambiental pela conversão direta do uso do solo (cabruca e cacau orgânico)</b> Aumento do peso do sistema cabruca frente ao manejo intensivo, com expansão da produção de cacau nas zonas não imediatas à ZPE ampliada e aumento do uso da técnica do sistema orgânico.</li> <li>▪ <b>Aumento de renda e de arrecadação e melhoria da balança comercial com o processamento do cacau</b> Aumento do processamento do cacau em amêndoa, com instalação de novas unidades de processamento de cacau e de frutas e aumento das exportações de cacau orgânico e de frutas processadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Conservação da biodiversidade regional</b> Aumento da demanda dos produtos de cacau e, portanto, do cacau tanto cabruca, quanto em manejo intensivo e aumento da manutenção de parte da vegetação nativa associada ao cabruca, com estímulo à preservação de áreas de cacau para consórcio.</li> <li>▪ <b>Revitalização da agricultura regional</b> Aumento da demanda de cacau orgânico e estímulo para a indústria do cacau, com surgimento de unidades de produção de chocolate orgânico. Aumento da participação da agricultura familiar e da importância econômica do cacau, com maior peso nas negociações políticas.</li> <li>▪ <b>Revitalização da fruticultura regional</b> Estímulo à indústria de frutas e à fruticultura consorciada, com o aumento da demanda de frutas processadas e estímulo para a indústria. Novo nicho de mercado. Aumento da oferta de frutas processadas disponível para exportação e maior peso econômico do setor.</li> </ul>
	Expansão da fruticultura e seu processamento		
	Expansão da pecuária	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Alteração da qualidade ambiental pela conversão direta do uso do solo</b> Substituição de áreas de cabruca decadentes e entrada de grandes empresas estrangeiras que visam o crescimento externo e o aproveitamento das redes de distribuição já existentes. Tendência à estabilização a partir do momento em que não existam mais áreas decadentes de cabruca.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Revitalização da pecuária regional</b> Estímulo à indústria de carne e leite e aumento da participação da agricultura familiar. Estímulo para a produção com maior valor adicionado e com importante conteúdo tecnológico e margem de lucro, atendendo a estratos de renda bastante variados e abrindo novos mercados. Aumento da produtividade no setor e concentração da pecuária graças à disponibilidade de farelo de soja.</li> </ul>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural	Atividades de exploração e produção (E&P): sísmica, perfuração e produção	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Mortalidade e/ou reprodução reduzida de vida marinha</b> Perturbação física causada nas fases de perfuração e produção, com morte de organismos por soterramento ou contaminação por substâncias tóxicas. Adicionalmente, as formações marinhas podem conter substâncias que venham causar perturbações à biota, como radionuclídeos, metais e hidrocarbonetos.</li> <li>▪ <b>Perturbação da biota pelo ruído</b> Os ruídos gerados na área marítima podem decorrer de uma série de fontes, em particular das atividades de sísmica, viagens dos navios de suprimento e das operações das unidades de exploração e produção, da maquinaria durante a operação de estruturas de produção, das rotinas de helicópteros. Estes podem gerar efeitos não somente acima da superfície marinha, mas, também, abaixo da mesma.</li> <li>▪ <b>Sobrecarga da infraestrutura de disposição de resíduos</b> Devido a geração durante a execução das atividades de perfuração, produção e transporte — resíduos contaminados por óleo ou produtos tóxicos; não contaminados; e hospitalares.</li> <li>▪ <b>Perda ou redução das áreas de pesca e de locais de recreação e práticas de esportes e navegação</b></li> <li>▪ <b>Degradação da qualidade da água por descargas nas operações de rotina</b> A água produzida, após um período de atividade da unidade de produção, introduzirá substâncias que modificarão a qualidade da água marinha. Além disso, os componentes do programa de perfuração — fragmentos e as lamas de perfuração —, também devem impactar a qualidade das águas.</li> <li>▪ <b>Desequilíbrio ambiental pela introdução de espécies</b> O fluxo de embarcações na região para embarque e desembarque de pessoal e materiais gera o desenvolvimento de uma comunidade incrustante de organismos bentônicos. Entre esses organismos pode-se encontrar espécies exóticas ao ambiente natural pela sua presença nas embarcações, por larvas no ambiente pelágico ou mesmo na água de lastro.</li> <li>▪ <b>Contaminação em função de liberações acidentais de óleo em instalações de exploração e produção</b></li> <li>▪ <b>Degradação da paisagem devido à presença de unidades de perfuração e produção no campo de visão dos usuários das praias da região</b></li> <li>▪ <b>Dinamização da economia</b></li> <li>▪ Pagamento de <i>royalties</i>, cujo impacto para a economia é positivo, pois amplia a capacidade de investimentos local e regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Redução da biodiversidade</b> A introdução de nutrientes favorece a produtividade primária de certas algas, mas dependendo do nutriente e de sua quantidade pode favorecer espécies oportunistas que alteram a relação natural e levam a redução da biodiversidade. Da mesma forma, a exclusão de espécies devido a mortes ou a introdução de fatores afugentadores, como por exemplo, ondas sísmicas.</li> <li>▪ <b>Migração e expectativa de emprego e renda</b> Durante várias etapas e realização de diferentes atividades cria-se um clima de expectativa na população potencialmente afetada a respeito da possibilidade de desapropriações e remanejamentos. Além disso, os novos empreendimentos podem levar a uma grande expectativa de absorção da mão-de-obra disponível na região.</li> <li>▪ <b>Dinamização da economia regional</b> Devido à geração de emprego, distribuição de <i>royalties</i> e compensações ambientais.</li> </ul> <p>Varição da arrecadação tributária com a aquisição de diversos materiais, insumos e equipamentos, o que implicará em incremento, principalmente na arrecadação de impostos vinculados à circulação de mercadorias (ICMS), à aquisição de produtos industrializados (IPI) e à prestação de serviços (ISS).</p>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Ordenamento Territorial	Dinâmica de Ocupação	<ul style="list-style-type: none"> <li>Descontrole do uso do solo e diferentes níveis de degradação ambiental.</li> <li>Crescimento urbano acelerado e manutenção ou ampliação do <i>deficit</i> da infraestrutura básica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comprometimento de estruturas territoriais e sociais da região.</li> <li>Crescimento urbano e conseqüente aumento de níveis de arrecadação municipal e estadual.</li> </ul>
	Demanda por Energia (elétrica e gás natural)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oferta de 7.008 MWh, disponibilizados pela UTE do Complexo, gerando excedente significativo que amplia a capacidade de oferta de energia regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Região exportadora de energia elétrica com atratividade a atividades econômicas pela oferta de energia firme na ponta do sistema interligado, revertendo a característica de dependência.</li> <li>O complexo articula-se com o gasoduto Sudeste-Nordeste, o GASENE, que figura como o maior eixo de transferência de energia do País.</li> <li>A oferta de energia induzirá o desenvolvimento econômico e social da região, atraindo investimentos públicos e privados, atendendo às cadeias produtivas da Bahia e do Brasil.</li> <li>Oferta de resíduos (cinzas) como matéria prima para a indústria de cimento (UTE a carvão).</li> </ul>
Logística de Transporte	Disponibilidade da logística de transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estruturação do conjunto de empreendimentos como um nó logístico intermodal, integrando o Porto Sul ao novo aeroporto de Ilhéus, à Ferrovia Oeste-leste e à BR 101, projeto estruturante promovendo o desenvolvimento nacional e estabelecendo bases sólidas para dinamização socioeconômica, consolidando estrategicamente a Bahia no contexto mundial.</li> <li>Estruturação do complexo logístico-industrial que se articula com as nascentes cadeias produtivas, como as agroindustriais, as minerais e a madeira-celulose.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Indução do desenvolvimento econômico e social da região.</b> O complexo logístico representa uma política reversora de concentração em relação à Região Metropolitana de Salvador. Atrairá investimentos públicos e privados, atendendo às cadeias produtivas da Bahia e do Brasil e propiciará um movimento regular do turismo, ampliando a disponibilidade de voos e diminuindo custos.</li> </ul>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres	Alteração da qualidade dos ecossistemas terrestres	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento do número de elementos da fauna e flora e migração de espécies de categorias de menor para maior nível de criticidade de ameaça em listas de espécies ameaçadas de extinção.</b> Em função de desmatamentos resultantes de várias frentes: instalações portuárias, industriais e aeroviárias, ferrovias, rodovias, gasodutos, linhas de transmissão.</li> <li>▪ <b>Redução ou eliminação de processos ecológicos regionais, sobretudo entre ambientes terrestres e aquáticos.</b> Em função de desmatamento, alteração irreversível das formações vegetais associadas às margens dos rios, lagoas e estuários.</li> <li>▪ <b>Redução da conectividade entre unidades de conservação.</b></li> <li>▪ <b>Insularização de populações da fauna, com eventual extinção de espécies, inclusive de elementos ameaçados de extinção.</b></li> <li>▪ <b>Potencialização do efeito de borda, com perda progressiva de elementos florestais da fauna e flora.</b></li> <li>▪ <b>Redução da capacidade de suporte nos ambientes naturais remanescentes.</b> Para efeito de implantação de programas de recuperação da qualidade ambiental e reintrodução de espécies nativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento da população e/ou do número de espécies invasoras da fauna e flora.</b> Isto se dará em função do desmatamento e aumento da presença relativa de ambientes antrópicos; maior vulnerabilidade dos agroecossistemas e pastagens à infestação por pragas e/ou espécies oportunistas e microorganismos patogênicos (desmatamento + aumento de área de ambientes antrópicos urbanos e não-urbanos).</li> <li>▪ <b>Redução da variabilidade genética dos sistemas naturais.</b> Geração de impactos negativos em processos evolutivos (diversidade filogenética) no longo prazo (desmatamento + insularização da vegetação + extinção regional/local de espécies da flora e fauna).</li> <li>▪ <b>Redução da importância relativa da região para efeito de implantação de programas de conservação de espécies da flora e fauna.</b> Em função da eliminação de espécies estratégicas (espécies-bandeira) e de desmatamento + insularização da vegetação + extinção regional/local de espécies da flora e fauna.</li> <li>▪ <b>Extinção localizada de fauna.</b> Em função do aumento da carga atmosférica de poluentes, bem como da poluição sonora, afetando espécies mais sensíveis. Aumento da pressão sobre a intensificação do tráfico de animais silvestres, como fonte de renda complementar, e da fauna cinegética (que inclui diversas espécies ameaçadas de extinção), para uso como fonte de proteína para a população de baixa renda excluída do mercado formal de empregos.</li> <li>▪ <b>Aumento da vulnerabilidade dos ecossistemas florestais a ação de queimadas.</b> Em função do incremento da área de contato com ambientes antrópicos não-urbanos (pastagens, desmatamento + insularização da vegetação).</li> <li>▪ <b>Redução do potencial de sucesso de iniciativas voltadas para a reconexão de habitats com corredores da biodiversidade, inclusive pela perda de áreas de cabruças.</b> Em função de desmatamento, insularização da vegetação e aumento da população.</li> <li>▪ <b>Isolamento de parcelas significativas de vegetação nativa entre eixos rodoviários, ferroviários e novos equipamentos urbanos, as quais tenderão a ser ocupadas em decorrência do parcelamento do solo, ocasionando perda paulatina de sua importância para a conservação da vida silvestre.</b></li> </ul>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos Continentais e Estuarinos	Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas aquáticos continentais e estuarinos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quebra de conectividade do sistema de áreas úmidas lagoa Encantada/Rio Almada (implantação da ferrovia).</li> <li>▪ Comprometimento do equilíbrio ecológico dos manguezais.</li> <li>▪ Aumento do assoreamento dos corpos d'água em função de mudanças no uso do solo.</li> <li>▪ Possibilidade de efeitos de ecotoxicidade à fauna e à flora aquática, em função da contaminação da água e dos sedimentos.</li> <li>▪ Redução ou eliminação de processos ecológicos em ambientes aquáticos em função de assoreamento, eutrofização e contaminação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento do número de espécies aquáticas exóticas causando desequilíbrio ecológico.</li> <li>▪ Desequilíbrio ecológico regional em função das alterações do uso do solo das bacias de contribuição aos corpos d'água.</li> <li>▪ Redução da variabilidade genética dos sistemas aquáticos naturais com impactos negativos em processos evolutivos (diversidade filogenética) em longo prazo.</li> <li>▪ Estabelecimento de processos de erosão marinha e estuarina em função da estrutura portuária e do aterro da região alagada associada ao rio Almada e à lagoa Encantada para a implantação do retroporto e aeroporto.</li> <li>▪ Alterações dos níveis de salinidade do estuário do rio Almada em função do aumento do aporte de água doce associada à solução de drenagem do retroporto e aeroporto, podendo comprometer as espécies vegetais dos manguezais, a fauna (crustáceos, peixes e moluscos); e a atividade extrativista (pesca).</li> </ul>
	Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas costeiros e marinhos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Alteração da qualidade das águas costeiras e o aumento do sedimento em suspensão.</b> Causada pelo desmatamento na vegetação adjacente aos ambientes marinhos, que reduzirá a qualidade das águas costeiras (mistura entre a água oriunda da drenagem continental e água do mar).</li> <li>▪ <b>Perda de habitats e desestruturação das cadeias tróficas estabelecidas.</b> Causada pelas alterações das formações vegetais associadas às margens dos rios, lagoas e estuários, consideradas essenciais para o ciclo de vida de espécies de peixes comerciais importantes como os Vermelhos, Garoupas e Sardinhas. Causada, também, pela redução da qualidade do sedimento carregado às regiões da plataforma continental, alterando a produção de camarões / lagostas, pescarias de maior importância comercial. A possibilidade de utilização de resfriamento da UTE utilizando água do mar impactará de forma importante as comunidades marinhas localizadas sob a influência da pluma de água quente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Redução da qualidade sanitária (sanidade do pescado), principalmente dos recursos bentônicos (camarões/lagostas)</b> Caso a redução da qualidade do sedimento esteja associada com a contaminação por poluentes - causados, por exemplo, com acidentes durante processo de embarque de minério.</li> <li>▪ <b>Perda de habitats costeiros e redução da produtividade</b> Causará impacto em fases críticas do ciclo de vida das espécies comerciais que utilizam estas áreas como locais de crescimento (principalmente peixes). Influenciará negativamente os processos de recrutamento e crescimento, reduzindo a variabilidade genética das populações e potencializando os impactos relativos à pesca.</li> <li>▪ <b>Desestruturação das comunidades biológicas já estabelecidas pela inclusão de estruturas físicas</b> A inclusão de estruturas físicas (ponte/enrocamentos) relacionadas ao porto criará um novo ambiente a ser colonizado, podendo favorecer ao assentamento de larvas de organismos exóticos, trazidas em águas de lastro ou incrustadas nos cascos dos navios. Este “novo ambiente” a ser colonizado pode ser um fator desestruturador, principalmente relacionadas à ocupação por espécies oportunistas (que não são necessariamente exóticas).</li> </ul>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos	Produtividade pesqueira	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Perturbação da biota pelo ruído.</b> Os ruídos gerados na área marítima relacionados às atividades portuárias deverão causar a alteração comportamental das espécies que utilizam a região da quebra da plataforma continental durante os processos de migração de espécies de grande importância ecológica como os cetáceos, quelônios e peixes. Perturbação da biota pelo ruído no período de sondagem e construção das estruturas do porto.</li> <li>▪ <b>Comprometimento da fonte de subsistência da comunidade pesqueira.</b></li> <li>▪ <b>Comprometimento das estruturas de associativismo da região.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Mortalidade e/ou redução da capacidade reprodutiva das comunidades biológicas causados pelos ruídos, podendo causar eventos de mortandade e redução da produtividade.</b> Os impactos relacionados ao aumento dos ruídos, (no caso dos peixes) também resultará na redução da produtividade pesqueira, principalmente no verão onde o alvo das capturas são espécies pelágicas migradoras capturadas na região de quebra da plataforma. Redução da produção de camarões/lagostas (pescarias de maior importância comercial), em função da qualidade do sedimento carreado às regiões da plataforma continental.</li> <li>▪ <b>Alteração das formas tradicionais de pesca.</b></li> </ul>
	Acessibilidade às áreas tradicionais de pesca	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Redução ao acesso das áreas de pesca.</b> Reduzirá de maneira significativa a produtividade da pesca.</li> <li>▪ <b>Alteração da qualidade ambiental da região em função da poluição rotineira e acidental nas estruturas portuárias e de E&amp;P.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Redução das capturas e, portanto, redução dos rendimentos por pescador.</b></li> </ul>
Recursos Hídricos	Disponibilidade dos recursos hídricos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento da demanda de água nos trechos do baixo rio Almada e baixo rio Cachoeira,</b> como consequência do incremento populacional e dos empreendimentos proposto na região.</li> <li>▪ <b>Acentuado processo de degradação da qualidade da água do baixo rio Almada e baixo rio Cachoeira,</b> em decorrência do aumento das cargas de nutrientes orgânicos não removidos no processo de tratamento de esgoto a montante, principalmente fósforo.</li> </ul>	
Recurso Atmosférico	Alteração da qualidade do ar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento das concentrações de partículas em suspensão e das concentrações de óxidos de nitrogênio e dióxido de enxofre que ocuparão mais de 50% do padrão de qualidade do ar de longo período.</b></li> <li>▪ <b>Degradação da qualidade do ar</b> Em consequência do processo de ocupação da região, haverá aumento do tráfego, mais acentuadamente de veículos pesados, movidos a diesel. E, também, aumento do tráfego, de embarcações e de aeronaves, irá contribuir para alterar a qualidade do ar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aumento da probabilidade de formação de ozônio na região de Ilhéus e Itabuna.</b></li> </ul> <p>Obs. A avaliação dos impactos cumulativos na qualidade do ar é apresentada, a seguir, ainda neste item.</p>

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Socioeconomia	Condição Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Ampliação de fluxos migratórios/êxodo rural</b> Crescimento dos fluxos migratórios com pessoas provenientes de toda a região Sul e Extremo Sul da Bahia principalmente para Itabuna e Ilhéus. Outros municípios da região também serão afetados por essa corrente migratória. Êxodo rural se expandirá.</li> <li>▪ <b>Aumento do déficit de cobertura dos programas de saúde com ligeiro declínio da taxa de mortalidade infantil</b> Em razão do melhor acesso aos equipamentos de saúde por parte da população e a existência de outros fatores as taxas de mortalidade infantil sofrerá um pequeno declínio. Essa redução não será maior em razão do aumento da população provocando a saturação dos serviços.</li> <li>▪ <b>Diminuição da taxa de analfabetismo</b> Leve diminuição desigual da taxa de analfabetismo graças a uma gradual melhoria do acesso da população e das estruturas de educação e, também, a uma maior exigência de mão-de-obra mais qualificada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Indicadores sociodemográficos regionais deficitários</b> Mudanças importantes nos indicadores sociodemográficos, a exemplo da ampliação da taxa de urbanização e da PEA, com agravamento da situação da segurança pública na região e saturação das demandas sociais.</li> <li>▪ <b>Condições de vida da população regional reduzida</b></li> <li>▪ Aumento da pressão para ampliação dos equipamentos de saúde pública de diferentes especialidades visando atender as demandas da população incremental, até 2025, e mudança nos indicadores sociais como expectativa de vida ao nascer, IDH, entre outros.</li> <li>▪ <b>Aumento do déficit de serviços educacionais e de capacitação profissional na região</b> Pressão para aumento da oferta escolar para atender às demandas de ensino básico – pré-escolar, fundamental e médio – e superior, até 2025.</li> </ul>
	Estrutura Produtiva e Dinâmica Econômica	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Perda de importância do setor primário para a economia da região</b> Em decorrência da implantação dos novos empreendimentos industriais e da expansão do setor serviços, o setor agropecuário reduzirá, proporcionalmente, sua participação no PIB da área.</li> <li>▪ <b>Crescimento no setor de serviços</b> A expansão industrial estimulará o crescimento do setor serviços.</li> <li>▪ <b>Aumento do setor secundário</b> Crescimento do PIB do setor secundário decorrente das indústrias instaladas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Consolidação do setor terciário</b> Itabuna se consolida como principal centro prestador de serviços do Sul e Extremo Sul da Bahia. Criam-se oportunidades para a existência de um amplo setor de pequena e média empresa, sobretudo na área de serviços.</li> </ul>
	Ocupação e Renda	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Geração de empregos</b> Os novos empreendimentos criarão novas fontes de emprego nos períodos de construção civil e de produção, aumentando de forma significativa a oferta de emprego na região.</li> <li>▪ <b>Redução das taxas de desocupação</b> Uma menor proporção de pessoas ficará desocupada, dado a expansão da economia como um todo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Alteração do perfil da mão-de-obra da região</b> Mudança do perfil da mão-de-obra em decorrência da demanda mais qualificada, de maior diversificação profissional e melhor remuneração. Consolidação do eixo Itabuna-Ilhéus como principal centro de oferta de mão-de-obra das regiões Sul e Extremo Sul da Bahia.</li> </ul>



Fator Crítico	Processos Estratégicos	Cenário de Desenvolvimento	
		Impactos Cumulativos	Impactos Sinérgicos
Socioeconomia	Ocupação e renda	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Redução da informalidade</b> As atividades econômicas a serem implantados irão exigir um maior grau de profissionalização e também haverá uma maior oferta de empregos formais.</li> <li>▪ <b>Aumento da renda</b> A renda regional crescerá graças à expansão da atividade econômica. Por outro lado, a renda da população incrementará também graças à continuidade dos programas sociais de governo e melhoria progressiva do salário mínimo, com aumentos relativamente superiores ao índice de inflação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Déficit de mão-de-obra especializada na região</b> Existência de poucos centros de ensinos técnicos na região que atendam à demanda prevista.</li> <li>▪ <b>Melhoria no padrão de vida da população regional</b> Alteração dos padrões de consumo graças à expansão da renda e pelo aumento da oferta diversificada de produtos e serviços.</li> </ul>
	Comércio Exterior	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Balança comercial superavitária</b> Em decorrência da expansão da base produção regional, a balança comercial passará a ser superavitária em níveis crescente.</li> <li>▪ <b>Mudança na pauta da exportação/ importação</b> Mudança na pauta dos produtos de exportação e importação regional com aumento da participação de produtos industriais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento de negócios voltados para o comércio exterior</b> Atratividade na realização de negócios voltados para comércio exterior em função das vantagens oferecidas pela ZPE, a exemplo da eficiência nos serviços aduaneiros.</li> </ul>
Socioeconomia	Finanças públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Aumento da arrecadação e capacidade de investimento dos municípios</b> Com o aumento da produção, governos locais se beneficiarão pelo aumento da arrecadação em função das novas atividades instaladas nos municípios, propiciando expansão de capacidade dos investimentos públicos.</li> <li>▪ <b>Infraestrutura e serviços urbanos deficitários</b> Gestão municipal deficiente com serviços públicos de baixa qualidade e atendimento limitado das necessidades de infraestrutura e serviços urbanos das cidades, intensificado pelo processo de migração regional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Gestão municipal incipiente</b> Embora ocorra aumento da arrecadação a gestão das prefeituras continuará com problemas no atendimento das demandas da população devido à baixa qualificação de pessoal e utilização de processos administrativos e de gestão superados, intensificado pelo processo de forte migração regional.</li> </ul>
Governança	Estrutura de Governança	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Incremento da fragilidade institucional dos municípios.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Deterioração dos sistemas públicos</b> Principalmente, saúde, educação, segurança, gestão do uso do solo e infraestrutura de saneamento ambiental.</li> </ul>

## Riscos Ambientais no Cenário de Desenvolvimento

### Análise cumulativa dos riscos ambientais devido aos derramamentos de óleo no mar

O risco ambiental é definido como a quantificação do perigo ou da possibilidade de ocorrência de um dano que ameace o meio ambiente. Dano é aqui definido como o prejuízo causado ao meio ambiente, ameaçando-o, alterando-o e provocando sua degradação. Há ainda questões sociais desencadeadas pelo dano relacionado à própria privação do equilíbrio ecológico, do bem estar e da qualidade de vida da população que depende dos serviços ambientais.

O risco de ocorrência de eventos acidentais de derramamento de óleo na região estudada está associado não apenas às atividades de E&P de petróleo e gás natural planejadas e em desenvolvimento nas Bacias de Camamu e Almada, mas, também, às atividades portuárias existentes em Salvador, Ilhéus, Candeias e Camamu, todos descritos na etapa de Diagnóstico.

A identificação das atividades de risco já existentes na região e previstas para os próximos 15 anos, bem como a análise temporal histórica de acidentes são úteis para ter uma visão ampla não só das ocorrências, mas também das alterações ambientais e sociais decorrentes de tais eventos. Esse tipo de análise também permite identificar possíveis sinergias e cumulatividades com outras atividades de risco próximas à região de estudo, indicando pontos importantes a serem considerados na construção dos cenários futuros, nas análises de alternativas, nos programas de gerenciamento de riscos e da própria gestão socioambiental.

Para avaliar a evolução do componente Risco Ambiental (especificamente a porção do componente que se refere ao risco de acidentes na área do Porto Sul e Retroporto) no Cenário de Desenvolvimento, foi necessário assumir uma série de hipóteses, devido à falta de dados de entrada para avaliação. Estas hipóteses são detalhadas a seguir.

Hipótese 1: As embarcações para transporte de minério de ferro, carvão e cargas sólidas serão graneleiros, com cerca de 180.000 t de capacidade, as embarcações para contêineres serão do tipo Post Panamax, com capacidade de 6.730 TEU e as embarcações para granéis líquidos do tipo Panamax de quarta geração, com capacidade de 80.000 t ou *chemical tankers* com 40.000 t. Para avaliar variações na frequência de ocorrência de acidentes foi estimada a movimentação de navios para cada ano, por tipologia de carga<sup>8</sup>.

Hipótese 2: O risco de acidentes ambientais é homogêneo para toda a área próxima ao Porto, independente de possíveis diferenças meteorológicas, ambientais ou de dificuldades de navegação.

Hipótese 3: Os cenários acidentais do Porto Sul são similares aos indicados no histórico de acidentes com substâncias químicas no Porto de Santos (SP) e no histórico de acidentes com derramamento de óleo nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói., quais sejam: derramamentos resultantes de colisões de embarcações, encalhes ou falhas durante operações de abastecimento de combustível.

Hipótese 4: A frequência média de ocorrência de eventos acidentais no Porto Sul será também similar às dos Portos de Santos e dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói..

Utilizando o referencial apresentado e observando as características da situação atual em relação aos fatores críticos Biodiversidade e Dinâmica dos ecossistemas terrestres e marinhos, Socioeconomia e Turismo – foi possível avaliar o risco ambiental associado às atividades de E&P, Porto Sul e retroporto em termos de frequência de ocorrência e severidade das consequências (**Quadro 16**) de acordo com os critérios composição, estrutura e função da biodiversidade, tipo da costa/substrato, áreas

<sup>8</sup> Para tal utilizou-se como referência as indicações apresentadas no documento “Aspectos Técnicos Relacionados ao Porto e Retroporto”, sobre às expectativas de cargas para o Porto Sul.

protegidas e ambientes ecologicamente estratégicos e bens e serviços ambientais dos ecossistemas.

A composição da frequência de ocorrência com a severidade das consequências é definido um nível de risco de cada alternativa do plano ou programa em avaliação, em cada cenário de eventos acidentais. Assumindo a classificação qualitativa conclui-se que os riscos ambientais para o Porto Sul podem apresentar uma frequência improvável para acidentes de colisão e provável para acidentes durante transferência de carga ou operações de abastecimento e uma severidade que pode variar de marginal à catastrófica, configurando riscos moderados a críticos, dependendo do produto liberado acidentalmente, do local do evento (maior ou menor sensibilidade ambiental) e das medidas de resposta.

Por fim, o Complexo Industrial inclui a implantação de indústrias que poderão utilizar carvão ou óleo combustível equivalente em seus processos de fabricação. Dependendo da quantidade de óleo combustível e da configuração dessas indústrias podem ser identificados cenários acidentais e riscos de danos ao meio ambiente, caso haja liberação destas substâncias.

O resultado da avaliação envolvendo o Porto Sul e o Complexo Industrial é apresentado no **Quadro 17**.

**Quadro 16: Classificação dos Níveis de Risco à Biodiversidade**

		Frequência		
		Remota	Improvável	Provável/frequente
Severidade	Desprezível/marginal	Nível 1 (risco desprezível)	Nível 2 (risco menor a moderado)	Nível 2 (risco menor a moderado)
	Crítica	Nível 2 (risco menor a moderado)	Nível 2 (risco menor a moderado)	Nível 3 (risco sério a crítico)
	Catastrófica	Nível 2 (risco menor a moderado)	Nível 3 (risco sério a crítico)	Nível 3 (risco sério a crítico)

**Quadro 17: Risco Ambiental – Porto e Complexo Industrial**

Riscos	Cenário de Referência	Cenário de Desenvolvimento	Diferencial
Porto	Moderado	Moderado	-
	a Crítico	a Crítico	-
Outras unidades industriais		Sério	Sério

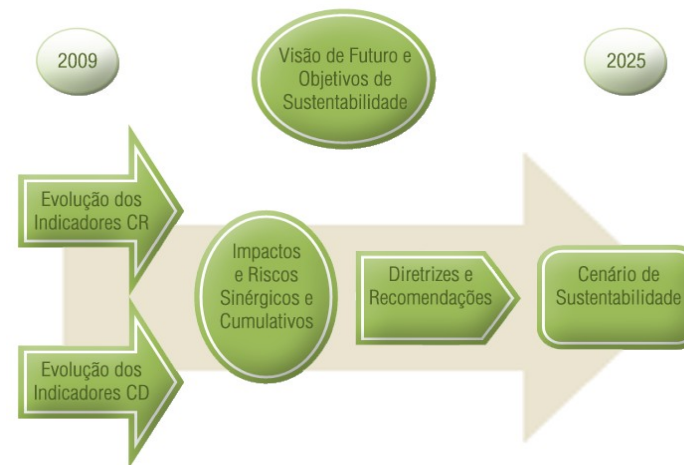
## Cenário de Sustentabilidade – CS

No Cenário de Sustentabilidade (CS) as histórias de futuro prevêem a implantação do Porto, Retroporto e Complexo Industrial com governança, ou seja, identifica ações públicas e privadas que devem ser previstas num cenário contra-factual ou mais amigável ambientalmente, envolvendo menores perdas ambientais, minimizando possíveis conflitos e ampliando-se a sustentabilidade ambiental (**Figura 16**).

A estrutura básica para este CS é semelhante à estrutura do Cenário de Desenvolvimento (CD) diferindo somente no que se refere à localização do Núcleo Base do Complexo Industrial. No CD é prevista a implantação deste Núcleo em Ilhéus. No CS este Núcleo deverá se localizar longe da linha da costa, devendo ser estabelecidos critérios para a seleção do local para sua implantação.

Neste cenário ganham destaque as ações de gestão ambiental propostas e sua eficiência na redução ou mitigação dos impactos e riscos estratégicos e o que se ganha e o que se perde com sua implementação. A visão do futuro e os objetivos de sustentabilidade estabelecidos, bem como os impactos cumulativos e sinérgicos, antevistos orientam a proposição dessas ações. Os programas, projetos e ações propostos pelo Governo Estadual, incluindo aqueles que já se encontram em andamento e, em particular, aquelas voltadas para a área ambiental, são também referências básicas para as proposições desta AAE, e encontram-se organizadas no **Anexo I**.

As propostas de ação resultantes desta AAE, relacionadas aos fatores críticos e aos objetivos de sustentabilidade, são organizadas enquanto diretrizes para o governo e recomendações para os empreendedores. A versão preliminar dessas ações foi apreciada pelos participantes da Consulta Pública, realizada em Ilhéus, em agosto/2010, e as contribuições e sugestões incorporadas neste relatório.



**Figura 17: Cenário de Sustentabilidade (CS)**

## Diretrizes e recomendações de controle e acompanhamento dos impactos e riscos estratégicos

As análises realizadas ao longo desta AAE possibilitaram a proposição de diretrizes para, por um lado, atenuar os impactos identificados na área estratégica, muitos dos quais antecedem os empreendimentos objetos de avaliação e, por outro lado, para potencializar as oportunidades para o desenvolvimento socioeconômico e promover a melhoria da qualidade ambiental na região onde as diversas iniciativas se inserem. Visando atender aos objetivos de sustentabilidade estabelecidos para alcançar a visão de futuro desejável para a região estudada, o conjunto de diretrizes e recomendações foi organizado em linhas de ação alinhadas a cada um desses objetivos propostos, como pode ser observado a seguir. O detalhamento dessas ações e a indicando a ordem de prioridade para sua implementação constam do **Anexo II**.

## **OBJETIVO I: Promover o Desenvolvimento Econômico Regional**

### **Linhas de Ação I.1: Inserção dos Empreendimentos Objeto da AAE com Responsabilidade Social e Ambiental – Complexo Intermodal e Logístico**

Plano de Gestão Ambiental para o Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul

Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental

### **Linhas de Ação I.2: Maximização do Desenvolvimento Econômico na Lógica do Mercado – Zonas Industriais**

Programa de Desenvolvimento de Zonas Industriais

Programa de Incentivo ao Uso de Gás Natural e de outras Fontes Renováveis Alternativas

Programa de Promoção de Eficiência Energética e Mecanismos de Compensação Energética

### **Linhas de Ação I.3: Dinamização da Economia Regional e do Mercado de Trabalho**

Política Industrial para Empresas de Segunda e Terceira Geração

Programa de Gestão Ambiental Integrada para a Zona de Processamento de Exportação (ZPE)

Plano de Turismo Regional

Programa de Desenvolvimento da Agropecuária Regional Sustentável

Programa de Incentivo a Adoção das Melhores Tecnologias Ambientalmente Aceitáveis na Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural

Programa de Incentivo a Ocupação e Renda em Sistemas de Consórcios Municipais e de Qualificação Profissional

## **OBJETIVO II: Oferecer Melhores Condições de Vida para a População Local**

### **Linhas de Ação II.1: Ordenamento Territorial para Controle da Expansão Urbana**

Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico e Territorial

### **Linhas de Ação II.2: Ampliação e Melhoria da Infraestrutura e da Oferta de Serviços Básico**

Programa Regional de Habitação

Programa Regional de Saneamento Ambiental

Programa Regional de Saúde e Educação

Programa Regional de Transporte Municipal e Intermunicipal

## **OBJETIVO III: Manter a Qualidade Ambiental, Preservando a Biodiversidade e a Dinâmica dos Ecossistemas**

### **Linha de Ação III.1: Gestão Ambiental Integrada para a Região de Influência do Porto Sul**

Plano de Gestão Ambiental para a Região de Influência do Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul – destaque para a instituição do Mosaico envolvendo as UC do Litoral Sul  
Programa de Fortalecimento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) – destaque para a proposta de criação de uma rede de áreas marinhas protegidas  
Programa de Gestão da Biodiversidade  
Programa de Gestão da Paisagem  
Programa de Melhoria da Qualidade de Vida e Geração de Renda nas UC  
Programa de Educação e Aumento da Percepção Ambiental e Atualização do Conhecimento

### **Linhas de Ação III.2: Gestão dos Recursos Hídricos da Bacia do Leste**

Plano de Bacias do Leste

### **Linhas de Ação III.3: Gestão dos Recursos Atmosféricos**

Plano de Gestão da Qualidade do Ar

### **Linhas de Ação III.4: Programas de Monitoramento e Fiscalização Ambiental**

Programa de Monitoramento Ambiental  
Programa Integrado de Fiscalização Ambiental

## **OBJETIVO IV: Fortalecer a Governança e a Interação Institucional**

### **Linhas de Ação IV.1: Articulação entre as Esferas Governamentais e Não Governamentais**

Fórum Especial para Promoção da Sustentabilidade Regional  
Programa de Participações e Parcerias  
Programa de Modernização da Gestão Pública  
Programa de Capacitação Municipal  
Programa de Informação e Comunicação  
Programa de Apoio a Grupos Vulneráveis  
Programa Estadual de Gestão Ambiental Compartilhada  
Critérios para o Licenciamento Ambiental – ênfase para o estabelecimento de uma Agenda Ambiental articulada com o Plano de Gestão Ambiental para a Região de Influência do Porto Sul

## Avaliação Comparativa dos Cenários

Uma visão de conjunto dos impactos estratégicos relacionados à situação atual da região, identificada no diagnóstico, e sua evolução nos três cenários avaliados, é apresentada em uma matriz-síntese a seguir. São apresentados os impactos positivos (**Quadro 18**) e os negativos (**Quadro 19**) em cada cenário e sua classificação em função de sua relevância para o contexto regional. A avaliação qualitativa da relevância desses impactos foi estruturada a partir de um processo interativo com a equipe técnica, sendo traduzida numa escala cromática, visando facilitar a comparação e visualização da evolução dos níveis de impacto sobre os processos estratégicos de cada fator crítico nos três cenários.

Por esta comparação é possível perceber o efeito das proposições incorporadas ao Cenário de Sustentabilidade no sentido de evitar, atenuar, ou ainda, compensar as implicações adversas e de potencializar as benéficas, e promover a melhoria da qualidade ambiental e o desenvolvimento socioeconômico sustentável da região. Em outras palavras, permite observar em que medida as proposições resultantes desta AAE, e incorporadas no Cenário de Sustentabilidade, podem contribuir para que os objetivos de sustentabilidade estabelecidos para a região sejam alcançados. Permite, ainda, que sejam identificadas as ações a serem priorizadas nas intervenções planejadas para a região e as lacunas que precisam ser preenchidas para se avançar na busca da sustentabilidade desejada.

### Análise das Oportunidades

Os impactos positivos se configuram como oportunidades para o desenvolvimento local e regional e, para sua concretização, necessitam de articulações entre os diversos agentes que atuam na região, sendo, portanto, aqui chamados de oportunidades para o desenvolvimento regional. A efetivação dessas oportunidades irá depender das articulações dos atores sociais envolvidos — governo, empresas, universidades,

entidades de classe, organizações não governamentais e a sociedade em geral. Analisando o desempenho dos fatores de desenvolvimento nos três cenários (Quadro 21) observa-se que as maiores oportunidades proporcionadas pelo **Programa Intermodal e Logístico Porto Sul** são direcionadas para o turismo, vetor de crescimento regional mais recente, e para a agropecuária, atividade tradicional da região.

Para o Turismo, as ações propostas no cenário de sustentabilidade, atreladas ao Objetivo de Sustentabilidade II, voltadas ao ordenamento territorial e à ampliação e melhoria da infraestrutura e da oferta de serviços básico, bem como as ações de gestão dos recursos ambientais da região (Objetivo III), suportadas pelas ações de fortalecimento da governança (Objetivo IV), darão respaldo à consolidação da região como destino turístico qualificado, com a manutenção do seu principal ativo dessa atividade, a qualidade ambiental paisagística.

O Programa de Desenvolvimento da Agropecuária (Objetivo I), envolvendo ações voltadas para a expansão do cacau-cabruca com especialização do cacau orgânico e a expansão da fruticultura e da pecuária, associado às ações de ordenamento territorial e de gestão ambiental e com a melhoria na logística dos transportes da região deverão proporcionar um novo ciclo de crescimento.

Dentre os fatores condicionantes do desenvolvimento a logística dos transportes apresenta o crescimento mais significativo, com a estruturação do conjunto de empreendimentos como um nó logístico intermodal, integrando o Porto Sul ao novo aeroporto de Ilhéus, à Ferrovia Oeste-Leste e à BR 101 e a estruturação do complexo logístico-industrial articulado com as cadeias produtivas agroindustriais, minerais e a de madeira-celulose. A infraestrutura energética com a implantação da UTE e também com o início do fornecimento do gás natural será também muito favorecida.

São, ainda, antevistas importantes oportunidades para o desenvolvimento socioeconômico da região, principalmente no âmbito das ações voltadas para maximização do desenvolvimento econômico na lógica do mercado e para dinamização da economia regional e, em particular, do mercado de trabalho. O conjunto de políticas e programas atrelados às linhas de ação do Objetivo I conjugado aos programas de fortalecimento da governança (Objetivo IV) proporcionam uma sólida plataforma para esse desenvolvimento e para a melhoria do padrão de vida da população regional, em termos de ocupação e melhoria da qualificação da mão-de-obra regional e de aumento da renda.

### Evolução dos Impactos Negativos

Os fatores de desenvolvimento (turismo, agropecuária e exploração e produção de petróleo e gás natural) e aqueles condicionantes do desenvolvimento (uso e ocupação do solo, infraestrutura energética e logística) são os que provocam os impactos (embora também possam sofrer impactos) e os fatores socioambientais os que serão impactados. Assim, nesta análise comparativa dos cenários são considerados, apenas, os impactos negativos nos fatores ambientais resultantes do objeto AAE ou dos mencionados fatores de desenvolvimento (Quadro 22).

Analisando a evolução dos impactos negativos sobre os fatores críticos pode ser observado que no Cenário de Desenvolvimento (CD) registra-se um aumento do seu nível em relação ao Cenário de Referência. Entretanto, as ações propostas por esta AAE para atenuá-los, incorporadas ao Cenário de Sustentabilidade (CS), levam a que, em boa parte, sejam reduzidos, sendo que para alguns processos estratégicos existe a expectativa de melhoria da situação em relação ao Cenário de Referência.

Nos fatores críticos associados à biodiversidade e dinâmica dos ecossistemas é verificada uma variação maior na classificação do nível de impacto no CD. No caso dos ecossistemas terrestres e aquáticos continentais, considerando o conjunto de ações previstas no CS, em particular, o *Plano de Gestão Ambiental para o Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul* e o *Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental* previstos no

Objetivo I, bem como as ações estabelecidas para o Objetivo III, com ênfase na *Gestão Ambiental Integrada para a Região de Influência do Porto Sul*, com a estruturação do *Mosaico de UC do Litoral Sul* e reforçadas pelas ações de fortalecimento da governança do Objetivo IV, são ações propostas para mitigar/compensar os impactos na qualidade ambiental da região para preservar esses ecossistemas. A mesma situação é observada nos fatores críticos Recursos Hídricos e Atmosféricos.

Entretanto, no caso da biodiversidade e dinâmica dos ecossistemas costeiros e marinhos, os impactos associados a alguns dos processos estratégicos irão requerer programas e ações específicas para a sua redução, ou seja, atender ao objetivo de manter sua qualidade ambiental e a sua preservação é um desafio que deve ser enfrentado com a efetividade implantação dos programas propostos e seu constante monitoramento e avaliação. Nesse sentido, a *Implantação de Rede de Unidades de Conservação em ambientes marinhos*, no âmbito do *Programa de Fortalecimento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC)*, é considerada uma ação prioritária.

Destaca-se, nesse sentido, a importância de sejam estabelecidos critérios para o licenciamento ambiental dos diversos empreendimentos, não só aqueles integrantes do Complexo propriamente dito, mas, também, para todas as atividades dos setores de turismo e agropecuária ou outros setores que sejam atraídos para a região. Deve ser dada ênfase especial ao estabelecimento de uma **Agenda Ambiental** articulada com o *Plano de Gestão Ambiental para a Região de Influência do Porto Sul*. De um modo geral os impactos na socioeconomia tendem a ser reduzidos à luz das ações previstas no CS, sendo registrada, em alguns processos, uma redução do nível de impacto para patamares inferiores aos do Cenário de Referência, principalmente nos aspectos relativos à oferta de serviços básicos.



Quadro 18: Análise Comparativa dos Cenários – Oportunidades

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Oportunidades	CR (V1)	CR (V2)	CD	CS
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manutenção da qualidade ambiental paisagística como ativo do turismo</li> <li>▪ Consolidação da região como destino turístico qualificado</li> </ul>	Facilitação de fluxos turísticos na região em função do novo Aeroporto	1	3	2	4
		Incremento do turismo de negócios com a implantação dos novos empreendimentos	1	2	3	4
Agropecuária	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Expansão do cacau-cabruca com especialização do cacau orgânico</li> <li>▪ Expansão da fruticultura e seu processamento e da pecuária</li> </ul>	Melhoria ambiental pela conversão direta do uso do solo (cabruca e cacau orgânico)	2	3	3	4
		Revitalização da agropecuária regional	1	3	3	4
Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural	Atividades de exploração e produção (E&P): sísmica, perfuração e produção	Dinamização da economia (geração de emprego, aquisição de bens e insumos, variação da arrecadação tributária, distribuição de royalties e compensação ambiental)	3	3	3	3
Ordenamento Territorial	Dinâmica de Ocupação	Crescimento e consolidação das estruturas urbanas – comércio, serviços, habitação – e consequente aumento de níveis de arrecadação municipal e estadual	1	2	2	3
Infraestrutura Energética	Demanda por Energia (elétrica e gás natural)	Oferta de 7.008 MWh, disponibilizados pela UTE, gerando excedente significativo que amplia a capacidade de oferta regional	-	-	2	4
		Criação de incentivos para produção de energia renovável e princípios de ecologia industrial e/ou eficiência energética	-	-	2	3
Logística de Transporte	Disponibilidade da logística de transporte	Estruturação do conjunto de empreendimentos como um nó logístico intermodal, integrando o Porto Sul ao novo aeroporto de Ilhéus, à Ferrovia Oeste-leste e à BR 101	1	2	4	4
		Estruturação do complexo logístico-industrial que se articula com as nascentes cadeias produtivas, como as agroindustriais, as minerais e a de madeira-celulose	1	2	4	4
Socioeconomia	Condição Social	Diminuição da taxa de analfabetismo	2	2	3	3
	Distribuição setorial do PIB	Crescimento no setor de serviços	1	2	3	3
		Aumento do setor secundário	1	2	4	3

	Ocupação e renda	Geração de empregos	1	2	4	4
		Redução das taxas de desocupação	1	1	3	3
		Redução da informalidade	1	1	2	3
		Aumento da renda	1	2	4	4
		Alteração do perfil da mão-de-obra da região	1	2	4	4
	Comércio Exterior	Melhoria no padrão de vida da população regional	1	2	3	4
		Balança comercial superavitária	1	2	4	4
	Finanças públicas	Mudança na pauta da exportação/ importação	1	2	4	4
		Aumento da arrecadação e capacidade de investimento dos municípios	1	1	4	4

CR (V I) – Cenário de Referência – Variante I (tendencial)

CR (V II) – Cenário de Referência – Variante II, com ZPE e Aeroporto

CD – Cenário de Desenvolvimento

CS – Cenário de Sustentabilidade

Muito Significativo (4)	Significativo (3)	Pouco Significativo (2)	Irrelevante (1)
----------------------------	----------------------	----------------------------	--------------------

**Quadro 19: Análise Comparativa dos Cenários – Impactos**

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Impactos Negativos	CR (V1)	CR (V2)	CD	CS
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perda de habitats</li> <li>▪ Fragmentação de habitats</li> </ul>	Fragmentação de <i>habitats</i> e surgimento de barreiras divisivas com a implantação dos empreendimentos	2	3	4	3
		Redução de processos ecológicos regionais, sobretudo entre ambientes terrestres e aquáticos	2	3	4	3
		Insularização de populações da fauna, com eventual extinção de espécies, inclusive de elementos ameaçados de extinção	2	3	4	3
		Aumento do número de elementos da fauna e flora na lista estadual de espécies ameaçadas de extinção, bem como migração de espécies de categorias de menor para maior nível de criticidade	1	2	2	2
		Aumento do efeito de borda	2	3	4	3
		Aumento da população e/ou do número de espécies invasoras da fauna e flora	1	2	3	2
		Alteração da qualidade ambiental pela conversão direta do uso do solo (cabruca decadente, pecuária)	2	2	3	2
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos Continentais e Estuarinos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas aquáticos continentais e estuarinos</li> </ul>	Quebra de conectividade do sistema de áreas úmidas e comprometimento do equilíbrio ecológico dos manguezais	1	2	4	4
		Redução ou eliminação de processos ecológicos em ambientes aquáticos (assoreamento, eutrofização e contaminação)	2	2	4	3
		Comprometimento da qualidade ambiental e redução da atratividade ecológico-natural (efeito turismo)	2	3	4	3
		Efeitos de ecotoxicidade à fauna e à flora aquática	1	1	3	2
		Estabelecimento de processos de erosão marinha e estuarina em função da implantação da estrutura portuária e aeroportuária.	1	1	4	4
<b>Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinhos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alteração da qualidade ambiental dos ecossistemas costeiros e marinhos</li> <li>▪ Produtividade pesqueira</li> <li>▪ Acessibilidade às áreas tradicionais de pesca</li> </ul>	Alteração da qualidade das águas costeiras e o aumento do sedimento em suspensão	1	1	4	4
		Perda de habitats e desestruturação das cadeias tróficas estabelecidas e redução da produtividade	1	2	4	3
		Redução da qualidade sanitária, principalmente dos recursos bentônicos	1	2	4	4
		Desestruturação das comunidades biológicas já estabelecidas pela inclusão de estruturas físicas	1	1	3	3
		Mortalidade e/ou redução da capacidade reprodutiva das comunidades biológicas causados pelos ruídos (porto e E&P)	1	2	4	3

Fator Crítico	Processos Estratégicos	Impactos Negativos	CR (V1)	CR (V2)	CD	CS
Recursos Hídricos	Disponibilidade dos recursos hídricos superficiais	Perda ou redução do acesso às áreas de pesca, redução das capturas e dos rendimentos por pescador	1	1	4	3
		Perda ou redução de locais de recreação e práticas de esportes e navegação	1	3	4	4
		Aumento da demanda de água nos trechos do baixo rio Almada e baixo rio Cachoeira	2	2	4	2
		Acentuado processo de degradação da qualidade da água do baixo rio Almada e baixo rio Cachoeira	2	4	4	3
Recurso Atmosférico	Alteração da qualidade do ar	Aumento das concentrações de partículas em suspensão (industrial e portuário)	2	2	4	2
		As concentrações de óxidos de nitrogênio e dióxido de enxofre ocuparão mais de 50% do padrão de qualidade do ar de longo período (complexo industrial)	2	2	4	2
		Degradação da qualidade do ar (veicular, aeroviário e portuário)	2	2	3	2
Socioeconomia	Condição Social	Ampliação de fluxos migratórios/êxodo rural	2	3	4	2
		Aumento do déficit de cobertura dos programas de saúde com ligeiro declínio da taxa de mortalidade infantil	3	3	4	2
		Indicadores sociodemográficos regionais deficitários (taxa de urbanização, PEA, segurança)	3	3	4	2
	Aumento do déficit de serviços educacionais e de capacitação profissional na região	4	3	4	2	
Ocupação e renda	Déficit de mão-de-obra especializada na região	1	2	3	1	
Finanças públicas	Gestão municipal incipiente	2	2	4	2	
Governança	Estrutura de Governança	Incremento da fragilidade institucional dos municípios	1	2	3	1
		Descontrole do uso do solo e diferentes níveis de degradação ambiental	2	3	4	3
		Crescimento urbano acelerado e manutenção ou ampliação do <i>déficit</i> da infraestrutura básica	1	2	4	3
		Infraestrutura e serviços urbanos deficitários	3	3	4	2
		Ampliação do turismo de massa regional	2	2	3	3

Legenda:

Muito Significativo  
(4)

Significativo  
(3)

Pouco Significativo  
(2)

Irrelevante  
(1)

## CONCLUSÃO

Após a realização da Consulta Pública encerra-se esta AAE, uma iniciativa da Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA), seguindo as orientações do Conselho Estadual de Meio Ambiente da Bahia (CEPRAM), e com base em Contrato celebrado entre o Instituto do Meio Ambiente do Estado da Bahia (IMA), atual **Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA)** e a Fundação COPPETEC, com execução sob responsabilidade do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA). O desenvolvimento desta AAE Porto Sul observou as cinco fases proposta, cabendo algumas considerações sobre os resultados alcançados em cada uma delas.

No **Marco Referencial** merece destaque a contextualização das razões que fundamentaram o Complexo Porto Sul e as motivações para a realização da AAE, cujos aspectos metodológicos estão amplamente detalhados nesta fase. O detalhamento do objeto AAE consta com informações sobre o porto, a retroárea e a ferrovia. Ainda, o estudo prévio à realização da AAE desenvolvido pela equipe LIMA/COPPE/UFRJ para definir a região de estudo, que avaliou três alternativas locacionais e concluiu pela indicação da região de Aritaguá. No entanto, paralelamente, foi também realizada a análise dos aspectos construtivos de engenharia e na avaliação conjunta, ambiental e engenharia, conclui-se pela confirmação da Ponta da Tulha, cuja área já havia sido delimitada em Decreto do Poder Executivo Estadual, com base em outros estudos realizados.

Na fase seguinte, o **Quadro de Referência Estratégico**, a bem fundamentada apresentação do contexto legal e institucional em que o estudo estará inserido permite uma análise integrada dos fatores que podem influenciar, nesses aspectos, o desenvolvimento da região. Todavia, a destacar o processo de identificação dos atores sociais relevantes, bem como os processos participativos, envolvendo o acompanhamento e aprovação dos produtos de todas as fases da AAE, que ocorreu

em duas instâncias distintas, com um Grupo de Trabalho Governamental, envolvendo representantes das instituições da estrutura de Governo da Bahia e o Comitê de Acompanhamento, com representações dos atores sociais da região de estudo. Além disso, foram realizadas algumas reuniões específicas com representantes do Ministério Público Estadual, em Salvador e em Ilhéus. Toda essa estrutura de acompanhamento demandou especial atenção da equipe de coordenação da AAE, tanto do LIMA/COPPE/UFRJ, como da SEMA/INEMA.

O **Diagnóstico Estratégico** fez parte da terceira fase e foi a que demandou maior tempo da equipe, pois o levantamento e a organização das informações relevantes para análise dos fatores críticos estabelecidos não se encontravam facilmente acessíveis. Neste particular, embora a AAE utilize essencialmente dados secundários, foram necessários alguns levantamentos *in loco* ou dados privilegiados de teses acadêmicas, como foi o caso das informações sobre o setor pesqueiro da região. A estrutura de apresentação e análise dos fatores críticos se mostrou consistente com a lógica utilizada na AAE: os fatores determinantes do desenvolvimento, que destacou as atividades produtivas da região: o turismo, a agropecuária e a exploração e produção de petróleo e gás natural; os fatores condicionantes do desenvolvimento, que teve como foco de análise: a ocupação do território, a infraestrutura energética e a logística de transporte; e, finalizando, os fatores ambientais com especial ênfase na dinâmica dos ecossistemas e a biodiversidade, quando foram considerados os ambientes: terrestres, aquáticos continentais e estuarinos e marinhos; além dos recursos hídricos e atmosféricos e dos aspectos relacionados ao desenvolvimento humano e à dinâmica econômica. A aplicação da análise SWOT, com a identificação das potencialidades e fragilidades e das oportunidades e ameaças, favoreceu a seleção dos processos estratégicos e seus respectivos indicadores.

Na quarta fase, **Avaliação Ambiental dos Cenários**, as análises prospectivas apresentaram particularidades associadas aos fatores críticos selecionados, assim, o uso de modelagem matemática fez parte da avaliação dos impactos cumulativos na

qualidade do ar; e o cálculo das potencialidades, da avaliação dos recursos hídricos. Já no caso da estimativa da população a ser atraída pelo Complexo Porto Sul utilizou-se como referência a taxa de crescimento demográfico nos municípios de Camaçari (Complexo Petroquímico) e Simões Filho (Centro Industrial de Aratu).

Observa-se que no Cenário de Desenvolvimento foi incluído ao objeto AAE, além do novo aeroporto e da ZPE, agora ampliada, o Complexo Industrial, este construído, em estudo específico, com base na análise das implicações e repercussões, em âmbito regional e nacional, da matriz tecnológica e mercadológica, envolvendo módulos industriais e de serviços.

Com relação ao Cenário de Sustentabilidade, existe a expectativa de que o conjunto de diretrizes e recomendações proporcionará condições para avançar no atendimento aos objetivos de sustentabilidade estabelecidos, tendo como referência a Visão de Futuro e os Objetivos de Sustentabilidade propostos. Entretanto, a garantia de atendimento dessas propostas requer a implementação do conjunto de ações relativas à esfera governamental e aos empreendedores, integradamente, bem como do controle dos impactos e riscos, na busca contínua da sustentabilidade desejada para a região. Neste cenário, os resultados da modelagem da qualidade do ar foram determinantes para sinalizar com os cuidados com a ocupação do uso do solo no entorno dos empreendimentos, sobretudo diante do processo potencial de migração, em função das isolinas de dispersão da poluição apresentadas na modelagem, compatíveis com os dados meteorológicos da região. A escassez de água para abastecimento público e industrial, já crítica, deve ser potencializada e alternativas possíveis de solução são aqui propostas.

Considerando, ainda, que a área resguarda ecossistemas relativamente bem conservados e extensos, os quais suportam uma biodiversidade elevada, estando os ecossistemas marinhos íntegros e muito bem preservados, as seguintes proposições ganham destaque no Cenário de Sustentabilidade:

- Plano de Gestão Ambiental para o Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul;
- Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental;
- Programa de Fortalecimento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), englobando:
  - Ampliação da rede oficial de Unidades de Conservação (UC), com incremento e fortalecimento dos corredores e UC existentes.
  - Implantação de Rede de Unidades de Conservação em Ambientes Marinhos.
  - Gestão de Unidades de Conservação, com a instituição do Mosaico de Unidades de Conservação regional, envolvendo as UC do Litoral Sul.
- Programa de Gestão da Biodiversidade e de Gestão da Paisagem;
- Programa de Melhoria da Qualidade de Vida e Geração de Renda nas UC;
- Programa de Educação e Aumento da Percepção Ambiental e Atualização do Conhecimento.

Foi ainda proposto um amplo Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável (PDRS), o qual se definirá como um Pacto de Responsabilidade Social para que a região supere a atual crise e passe a apresentar um novo ciclo de desenvolvimento, baseado na sustentabilidade que se caracteriza pela continuidade desse processo ao longo do tempo, superior inclusive, aos períodos administrativos de governos, estabelecimento de compromisso entre as gerações atuais e futuras, revalorização da base física e territorial, para que as ações venham a ser economicamente eficientes, socialmente justas, ambientalmente responsáveis e politicamente fundamentadas na participação social.

Para o fortalecimento da governança e da interação institucional destaca-se a proposta de articulação no contexto de um Fórum Especial para Promoção da Sustentabilidade Regional, a importância da modernização da gestão pública, com abertura para parcerias e gestão compartilhada, além da estrutura de um Observatório de Sustentabilidade Regional, vinculado a um sistema de informação e comunicação.

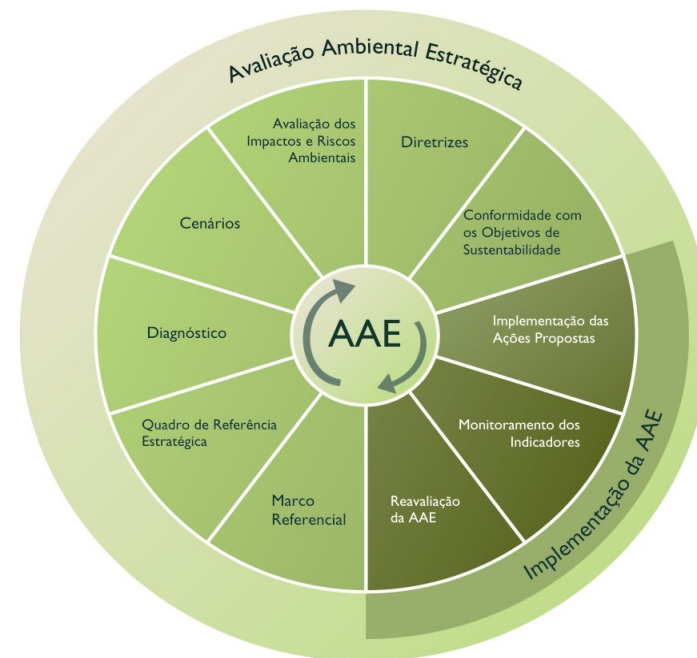
A avaliação comparativa dos cenários auxilia na visualização da evolução dos níveis de impacto, ameaças e oportunidades, de cada um dos cenários sobre os fatores críticos analisados e encontram-se melhor sintetizados no item 4.3.8.

A fase final consolida a participação dos atores sociais com a disponibilização do relatório preliminar da AAE e realização da **Consulta Pública**, que corroborou com a efetiva consolidação dos resultados, a partir da participação representativa da sociedade da região, que apresentou sugestões para seu aprimoramento.

A AAE, enquanto instrumento de gestão ambiental associado ao conceito de desenvolvimento sustentável nas políticas, nos planos e nos programas, deve levar em conta a natureza contínua desses processos de decisão. Assim, o processo de AAE não se encerra com a conclusão deste conjunto de estudos e análises, como pode ser observado no “*Ciclo da Avaliação Ambiental Estratégica*”. É importante ainda destacar a relevância da participação pública no desenvolvimento da AAE.

As oportunidades para o desenvolvimento socioeconômico da região em bases sustentáveis, antevistas neste estudo representam ganhos significativos na direção da sustentabilidade regional. O processo de AAE engloba ainda:

- Implementação das ações propostas segundo as diretrizes e recomendações estabelecidas;
- Monitoramento dos impactos estratégicos, por meio do acompanhamento da evolução dos indicadores selecionados;
- Reavaliações periódicas, tendo em vista eventuais correções de rumo, identificação de lacunas que ainda precisam ser preenchidas e redefinição de linhas de ação que contribuam para a sustentabilidade regional.



### Ciclo da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)

Finalizando, cabem aqui os agradecimentos à Coordenação da AAE na SEMA/INEMA, cujo envolvimento foi essencial para se chegar a um bom termo no estudo; ao Comitê de Acompanhamento, ao Grupo de Trabalho Governamental e à equipe técnica da SEMA/INEMA pelas contribuições ao longo dos trabalhos e, especialmente, à equipe técnica da AAE cuja dedicação e competência tornaram possível este relatório.

## Ações Propostas pelo Governo

	SEMA
Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres, Aquáticos Continentais e Estuarinos e Costeiros e Marinhos	<b>1. UC Proteção Integral da Lagoa Encantada</b>
	<b>1.1 Criação de Unidade de Conservação de Proteção Integral</b>
	1.1.1 Elaboração do TR e delimitação da área de estudo
	1.1.2 Licitação e contratação da Empresa
	1.1.3 Diagnóstico Socioambiental: estudos socioeconômicos, do meio biótico e físico
	1.1.4 Avaliação e aprovação dos estudos
	1.1.5 Consulta pública
	1.1.6 Análise Jurídica – PGE
	1.1.7 Publicação do Decreto de Criação
	<b>1.2 Regularização Fundiária</b>
	1.2.1 Elaboração de TR
	1.2.2 Avaliação fundiária e cartorial
	1.2.3 Vistoria das áreas
	1.2.4 Avaliação do valor da terra
	1.2.5 Análise jurídica SEMA
	1.2.6 Análise jurídica PGE
	1.2.7 Análise SAEB e Indenização
	<b>1.3 Plano de Manejo</b>
	1.3.1 Elaboração do TR
	1.3.2 Contratação da Empresa
	1.3.3 Plano de Manejo
	1.3.4 Avaliação e aprovação dos estudos
	1.3.5 Oficinas Participativas
	1.3.6 Avaliação e aprovação do Plano de Manejo
	1.3.7 Apresentação no CEPRAM
	<b>1.4 Recuperação das Áreas Degradadas</b>
	1.4.1 Elaboração do Plano de Recuperação de Área Degradada – PRAD
1.4.2 Preparo da área	
1.4.3 Plantio de mudas – viveiro	
1.4.4 Tratos culturais	
<b>1.5 Reestruturação do Conselho Gestor da APA Lagoa Encantada e rio Almada para atender a nova UC</b>	
1.5.1 Identificação dos atores sociais para integrar o Conselho Gestor	



SEMA
1.5.2 Capacitação dos conselheiros para atender as duas UC
1.5.3 Posse dos novos conselheiros
<b>1.6 Infraestrutura</b>
1.6.1 Aquisição de veículo (2 unidades 4 X 4)
1.6.2 Implantação da Sede da nova UC
1.6.3 Implantação de Centro de visitantes
<b>2. Incremento e Fortalecimento Corredores e UC existentes</b>
<b>2.1 Regularização Fundiária do Parque do Conduru</b>
2.1.1 Elaboração de TR
2.1.2 Licitação e contratação da empresa
2.1.3 Avaliação fundiária e cartorial
2.1.4 Vistoria das áreas
2.1.5 Avaliação do valor da terra
2.1.6 Análise jurídica SEMA
2.1.7 Análise jurídica PGE
2.1.8 Análise SAEB e Indenização
<b>2.2 Apoio a implementação do Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Conduru (PESC)</b>
2.2.1 Elaboração do TR
2.2.2 Licitação
2.2.3 Contratação de Empresa
2.2.4 Execução da tarefa (controle dos acessos e implantação de marcos dos limites legais do PESC)
<b>2.3 Promover a criação de Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) no Corredor Central da Mata Atlântica (CCMA) do Estado da Bahia</b>
2.3.1 Elaboração do TR
2.3.2 Licitação
2.3.3 Contratação de Empresa
2.3.4 Avaliação e aprovação dos processos de reconhecimento das RPPN
2.3.5 Entrega dos Processos no protocolo da SEMA
<b>2.4. Plano de Manejo da APA Lagoa Encantada e Rio Almada</b>
2.4.1 Elaboração do TR
2.4.2 Licitação
2.4.3 Contratação de Empresa
2.4.4 Plano de Manejo
2.4.5 Avaliação e aprovação dos estudos
2.4.6 Oficinas Participativas

	SEMA
Governança	2.4.7 Avaliação do Plano de Manejo
	2.4.8 Apresentação no CEPRAM
	<b>2.5 Fortalecimento da Fiscalização do Mini-Corredor da Mata Atlântica</b>
	2.5.1 Implantação de Centro de Reabilitação de Animais Silvestres (CERAS)
	Elaboração do TR
	Processo de Concurso
	Contratação
	Projeto Executivo
	2.5.1.1 Construção e Implantação do CERAS
	2.5.1.2 Manutenção
	2.5.1.2.1 Operação do Centro (anual)
	2.5.2 Ampliação da Fiscalização Ambiental
	2.5.2.1 Infraestrutura
	02 Carros (4x4)
01 Carro (Investigação)	
01 Caminhão (c/ carroceria e guincho)	
01 caminhão (fechado – "baú")	
01 Barco (alumínio com motor de popa )	
Pessoal	
Equipamentos	
<b>2.7 Fortalecimento do Licenciamento e Fiscalização</b>	
2.7.1 Unidade Regional ITABUNA: Licenciamento Ambiental, Controle Florestal e Monitoramento (Licenças e Autorizações Ambientais, Autorização de Supressão de vegetação, Averbação de Reserva Legal e Autorização de Resgate de Fauna e Monitoramento Integrado)	
2.7.1.1 Estruturação da Unidade para atender maior demanda por atividades de impacto regional: agrossilvopastoril e florestal, indústrias, infraestrutura, serviços	
2.7.1.1.1 Infraestrutura (Licenciamento e Monitoramento)	
2.7.1.1.2 Infraestrutura (Controle Florestal)	
1. Equipamentos	
2. Veículos	
2.7.1.1.3 Operação da Unidade (anual)	
2.7.1.2 Unidade Regional Guanambi: Controle Florestal (Autorizações ambientais, Autorização de Supressão de vegetação, Averbação de Reserva Legal e Autorização de Resgate de Fauna e Monitoramento Integrado)	
2.7.1.2.1 Estruturação da Unidade para atender maior demanda por atividades de impacto regional: agrossilvopastoril e florestal	
2.7.2.2.1 Infraestrutura	
1. Equipamentos	
2. Veículos	
2.7.1.2.2 Operação da unidade anual	
2.7.1.3 Sistema de Monitoramento Integrado a Fiscalização e ao Licenciamento para Água, Ar, Floresta, Ambiente Costeiro, Marinho e Estuarino (coluna d'água e sedimento e fauna)	
2.7.1.3.1 Elaboração do plano de monitoramento	

Governança

Governança

	SEMA
Recursos Hídricos	2.7.1.3.2 Desenvolvimento do monitoramento
	2.7.1.3.2.1 Licitação e contratação de consultoria
	2.7.1.3.2.2 Aquisição de equipamentos
	2.7.1.3.2.3 Capacitação técnica
	2.7.1.3.3 Operação do monitoramento
	2.7.2 Implantação da Base Ambiental (parceria INEMA/UESC/ MP)
	2.7.2.1 Celebrar convênio MPE
	2.7.2.2 Elaboração do projeto arquitetônico Base Ambiental
	2.7.2.2.1 Construção Base Ambiental
	2.7.2.2.2 Implantação da Base Ambiental
	2.7.2.2.3 Serviços e segurança
	2.7.2.2.4 Desenvolvimento de Projetos de Biodiversidade
	2.7.3 Fortalecimento do GAC
	2.7.3.1 Suporte a estruturação de empreendimentos de Impacto local (Consórcio Intermunicipal)
	2.7.4 Firmar parceria público-privada para a concepção e gestão de Central de Tratamento de Resíduos e Efluentes (reuso e reciclagem)
	<b>2.8 Recuperação de Áreas Degradadas na área de influência do Complexo Porto Sul</b>
	2.8.1 Elaboração do Plano de Recuperação de Área Degradada (PRAD)
	2.8.2 Preparo da área
	2.8.3 Plantio de mudas – viveiro
	2.8.4 Tratos culturais
	<b>2.9 Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)</b>
	2.9.1 Produto 1 – Plano de Atividades
	2.9.2 Produto 2 – Marco Referencial e Quadro de Referência Estratégico
	2.9.3 Produto 3 – Diagnóstico Estratégico
	2.9.4 Produto 4 – Estudo de Cenários
	2.9.5 Produto 5 – Relatório Preliminar
	2.9.6 Produto 6 – Relatório Final e Resumo Executivo
	2.9.7 Fórum de Monitoramento das Diretrizes e recomendações a cada 2 anos
	<b>3. Ações na Bacia do Leste</b>
	<b>3.1 Elaboração Participativa do Plano de Bacias do Leste (PRHL)</b>
	3.1.1 Elaboração do TDR do Plano da Bacia do Leste
	05 Oficinas para elaboração dos TDR
Apreciação do TDR pelo Comitê em plenária	
3.1.2 Contratação da Empresa para realização do PRHL	
Processo de Licitação para elaboração do Plano	

SEMA	
	Assinatura do contrato pra o PRHL
	3.1.3 Elaboração do Plano da Bacia do Leste
	3.1.3.1 FASE A – Preparatória
	Reunião de Integração entre INEMA, CBHL e Executora
	02 Consultas Públicas
	Plano de Trabalho da Executora (incluindo Plano de Mobilização e Comunicação) aprovado pelo Comitê e pelo INEMA
	3.1.3.2 FASE B – Diagnóstico Integrado
	Oficinas Temáticas – Contribuição social referente aos problemas críticos da bacia
	02 Consultas Públicas – Plenárias do Comitê
	Diagnóstico Integrado da Bacia – Produto consolidado
	3.1.3.3 FASE C – Prognóstico, compatibilização e articulação
	Oficinas – Contribuição social na simulação de cenários da bacia
	02 Consultas Públicas – Plenário do Comitê
	Prognóstico – Cenário Normativo Consolidado
	3.1.3.4 FASE D – Diretrizes, metas e programas para o PRHL
	Oficinas – Contribuição social no roteiro de implementação dos planos, programas e projetos da bacia
	02 Consultas Públicas – Plenário do Comitê
	Produto – Planos, Programas e Projetos do PRHL
	3.1.4 Plano da Bacia do Leste Elaborado
	3.1.5 Seminário de Lançamento do PRHL.
	3.1.6 Encargos financeiros (40%)
	<b>3.2 Projeto Terras sustentáveis (capacitação de agricultores e restauração mata ciliar – para 10 assentamentos – 14 meses de execução)</b>
	3.2.1 Elaborar TDR e Contratar instituição/ões para realizar capacitação das comunidades e recuperação de matas ciliares.
	3.2.2 Desenvolver diagnóstico socioambiental participativo.
	3.2.3 Capacitar as comunidades para a gestão ambiental
	3.2.4 Recuperar Áreas Preservação Permanente, 130 ha (mata ciliar e nascente)
	<b>3.3 Renovação dos membros do Comitê de Bacia Hidrográfica do Leste</b>
	3.3.1 Mobilização Social para processo de renovação dos membros dos comitês das Bacias
	3.3.2 Realização das Atividades para renovação dos membros dos Comitês
	3.3.3 Reuniões com diretorias dos comitês e planejamento das atividades referentes ao processo de renovação
	3.3.4 Realização de Reuniões Plenárias Setoriais
	3.3.5 Realização de Reuniões Plenárias de posse dos membros e eleição das Diretorias dos Comitês das Bacias
	<b>3.4 Manutenção do Comitê de Bacia Hidrográfica do Leste (ação continuada por 10 anos)</b>
	3.4.1 Realização das Plenárias Ordinárias e Extraordinárias, Reuniões com as Diretorias dos Comitês e demais eventos relacionados com suas atribuições – Para o pleno funcionamento do comitê será necessária a realização de reuniões de diretorias, plenárias ordinárias e extraordinárias, que garantam a participação dos membros dos comitês envolvidos com essas atividades(secretariado, transporte e alimentação para os membros). Meta anual: Realização de 4 (quatro) plenárias ordinárias; 2 (duas) plenárias extraordinárias e 4 (quatro) reuniões de diretoria.
	<b>3.5 Monitoramento qualitativo dos rios Cachoeira, Almada. (Programa Monitora) (06 campanhas a serem realizadas: 02 em 2009 e 04 em 2010)</b>

	SEMA
Recursos Atmosféricos	3.5.1 Coleta da amostra de água do rio a ser avaliado. (INGÁ)
	3.5.2 Análise laboratorial da amostra
	3.5.3 Emissão do resultado da qualidade das águas do rio
	3.5.4 Ampliação da rede na Bacia do Leste (duplicação do monitoramento)
	<b>3.6 Monitoramento Hidrológico (Rios: Almadina/Cachoeira/Água Vermelha/Una)</b>
	3.6.1 Aquisição dos equipamentos
	3.6.1.1 PCD Pluviométricas (10 un.)
	3.6.1.2 PCD Hidrológicas (5 un.)
	3.6.2 Elaboração do TDR
	3.6.3 Análise e aprovação do TDR pela PROJUR
	3.6.4 Processo licitatório
	3.6.5 Contratação da empresa fornecedora
	<b>3.7 Instalação das Estações</b>
	Estação Pluviométrica (10 un.)
	Estação Hidrológica (5 un.)
	<b>3.8 Fiscalização de uso da água</b>
	3.8.1 fiscalizar os condicionantes de aproximadamente 300 processos de outorga de direito de uso de água (fiscalização sistêmica, sem definir data – sigilo de operação)
	3.8.2 Atender denúncias diversas relativas ao uso irregular dos recursos hídricos (sem definir data – sigilo da operação e demandas eventuais)
	3.8.3 Fiscalizar o lançamento de efluentes de usos domésticos e atividades industriais. Mananciais a serem fiscalizados da Bacia do Leste: Rio Almada, Rio Cachoeira, Rio Castelo Novo, Rio Piabanha e Rio do Braço. Fiscalização Programada (sem definir data – sigilo da operação)
	<b>3.7 Monitoramento Climatológico</b>
	3.7.1 Obter os dados registrados e atualização dos programas
	3.7.2 Manutenção da estação climatológica
	Verificar situação da estação
	Efetuar a limpeza dos sensores e capina da área do cercado
	Verificar o funcionamento do painel solar
	Verificar se a bateria está dentro dos padrões de armazenamento
	Troca da sílica (absorvente de umidade) no dataloger
3.7.3 Verificar se a estação está funcionando corretamente, coletando e transmitindo os dados de temperatura e umidade do ar, direção e velocidade dos ventos, pressão atmosférica, radiação solar e a precipitação pluviométrica	
3.7.4 Recolher os resíduos sólidos.	
3.7.5 Aquisição de equipamentos – Estação completa (5 un.)	
Elaboração do TDR	
Análise e aprovação do TDR pela PROJUR	
Processo licitatório	
Contratação da empresa fornecedora	

	<b>SEMA</b>
Governança	Implantação da estação com calibração e testes de coleta e envio de dados
	Entrega da estação climatológica
	<b>3.9 Construção da sede da Casa de Meio Ambiente de Itabuna – sede da SEMA/ INEMA</b>
	3.9.1 Aquisição de área para construção da Sede
	Definição da área
	Levantamento de documentação e Instrução do processo de aquisição
	Liberação do processo para aquisição da área
	Compra do terreno
	3.9.2 Construção da Sede
	Definição do Projeto Arquitetônico (lógico, estrutural, hidráulico, elétrico etc.)
	Processo licitatório para construção da CRN
	Contrato com a empresa vencedora
	Execução da obra
	Acompanhamento da obra
	Entrega da sede
	<b>3.10 Revitalização do Rio Almada</b>
	3.10.1 Saneamento ambiental na área lindeira ao rio
	3.10.2 Limpeza do leito do rio
<b>4. Implantação do Centro de Pesquisa Agro Ambiental – CIPAM</b>	
<b>4.1 Assinatura de Protocolo de Intenções entre a SEMA/SFC, SECTI, FAPESB e a UESC (Ilhéus)</b>	
<b>4.2 Construção da unidade do CIPAM de Ilhéus</b>	
4.2.1 Elaboração de orçamento de obras	
4.2.2 Aprovação do orçamento de obras pela SUCAB	
4.2.3 Descentralização do recurso para a SUCAB	
4.2.4 Licitação para a obra	
4.2.5 Início das obras	
<b>4.3 Estabelecimento de Convênio com a UESC para início das pesquisas</b>	
<b>4.4 Inauguração do CIPAM</b>	
4.4.1 Elaboração de edital para projetos socioambientais	
Infraestrutura Logística	<b>SEINFRA</b>
	<b>Quadro Geral de Investimentos do Porto Sul</b>
	<b>Investimento</b>
	BA.S/C BR.101 (km.500) – Porto Sul
	BA.262 BR.101 – Uruçuca – Ilhéus
	BA.S/C Anel de Contorno de Ilhéus
	Plano diretor
Desapropriação	

	SEMA
Uso e Ocupação do Solo	<b>SICM</b>
	Complexo Siderúrgico
	Manufatura ZPE 1ª fase
	Manufatura ZPE 2ª fase
	Complexo Madeira e Moveis 1ª fase
	Complexo Madeira e Moveis 2ª fase
	Complexo Biocombustíveis 1ª fase
	Complexo Biocombustíveis 2ª fase
	Complexo Rochas Ornamentais 1ª fase
	Complexo Rochas Ornamentais 2ª fase
	Complexo Agro Industrial 1ª fase
	Complexo Agro Industrial 2ª fase
	Indústria da Moda 1ª fase
	Indústria da Moda 2ª fase
	Construção Civil Mercado Imobiliário 1ª fase
	Construção Civil Mercado Imobiliário 2ª fase
	Usina Termo Elétrica
	Implantação da ZAL 1ª fase
	Implantação da ZAL 2ª fase
	<b>SIDUR/CONDER/SEDUR</b>
	Plano Regional de Desenvolvimento Territorial
	Elaboração e/ou Revisão dos Planos Diretores dos 5 Municípios do Território
	Planos de Mobilidade Intermunicipal
	Relocação de Habitações na Lagoa (200 unidades)
	Relocação de Habitações no Rio Almada (100 unidades)
	Requalificação do Aterro Sanitário Integrado Ilhéus/Uruçuca
	Construção de Aterro Sanitário Integrado Itabuna/Itapé/Buerarema/Itajuípe
Construção de Estação de Transferência de Resíduos em Uruçuca	
Instituição de Gestão Integrada de Desenvolvimento Urbano do Território	
Capacitação dos Gestores Municipais	
Elaboração de Planos de Modernização Administrativa dos 27 Municípios	

	SEMA
Socioeconomia	SIDUR/CONDER/SEDUR
	<b>Capacitação</b>
	Implantação de Centro de Formação do Sest-Cenat
	Programa Trilha (contrapartida)
	Programa Trilha
	Implantação do Centro Estadual de Educação Profissional
	Implantação do Centro Estadual de Educação Profissional (contrapartida)
	Fortalecimento institucional, Ampliação da Infraestrutura da UESC
	Custeio dos novos cursos de graduação pós-graduação e extensão na UESC
	Programas de formação profissional 1ª fase
	Programas de formação profissional 1ª fase (contrapartida)
	Programas de formação profissional 2ª fase
	Programas de formação profissional 2ª fase (contrapartida)
	Programas de formação profissional 3ª fase
	Programas de formação profissional 3ª fase (contrapartida)
	Implantação do SINE de Ilhéus



## ANEXO II

### Objetivos de Sustentabilidade e Propostas de Ação — Síntese das Diretrizes e Recomendações e Prioridades

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<b>OBJETIVO I: Promover o Desenvolvimento Econômico Regional</b>			
<b>Linhas de Ação I.1: Inserção dos Empreendimentos Objeto da AAE com Responsabilidade Social e Ambiental — Complexo Intermodal e Logístico</b>			
<b>Plano de Gestão Ambiental para o Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerar as Diretrizes e Recomendações propostas nesta AAE.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerar os Programas Ambientais em conformidade com as avaliações de impactos ambientais dos projetos dos empreendimentos e condicionantes estabelecidos pelos órgãos ambientais nos processos de licenciamento.</li> </ul>			
<b>Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantar tecnologias modernas em relação às instalações, incluir mudanças nas rotas tecnológicas e de controle, aos processos administrativo-alfandegários e às logísticas de armazenamento e transporte.</li> </ul>	x	x	1
<b>Linhas de Ação I.2: Otimização do Desenvolvimento Econômico — Zonas Industriais</b>			
<b>Programa de Desenvolvimento de Zonas Industriais</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantar Zona Industrial para o complexo minero-siderúrgico aderente à concepção da responsabilidade socioambiental e aos conceitos da ecologia industrial: intensidade mercadológica, interdependência tecnológica, complementaridade e potenciais simbioses e efeitos multiplicadores.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir critérios para localização das Zonas Industriais, com base em Resolução CEPRAM ou ao do Poder Executivo, considerando distancia da costa (especialmente para o Núcleo Base: pelletização, siderurgia, cimento, UTE) e disponibilidade de infraestrutura (gás natural e água, principalmente) e a capacidade de suporte, considerando os indicadores de saturação da qualidade ambiental da região (depende de estudos específicos a serem realizados com esse objetivo).</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer processo de gestão ambiental integrada com a adoção das melhores tecnologias de controle (BACT) e as boas práticas de prevenção e controle ambiental com o compromisso de minimizar a geração de resíduos (insumo nos processos produtivos ou como energéticos), emissões e efluentes líquidos, conferindo para que tendam a zero, e otimizar o uso de utilidades e materiais, do consumo de água e de energia, com reuso e eficiência nos processos.</li> </ul>		x	1
<b>Programa de Incentivo ao Uso de Gás Natural e de outras Fontes Renováveis Alternativas</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorizar o uso de gás natural na UTE e nas atividades das Zonas Industriais (Núcleo Base principalmente).</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Construir central de distribuição de gás natural criando condições efetivas para industrialização e uso veicular na região.</li> </ul>	x		1

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<b>Programa de Promoção de Eficiência Energética e Mecanismos de Compensação Energética</b>			
▪ Planejar e conceber os diversos processos produtivos em conformidade com os preceitos da eficiência energética e da conservação da energia, utilizando as melhores tecnologias economicamente viáveis (BAT) e seguindo as determinações e as diretrizes do Plano Nacional de Eficiência Energética (PNEE).	x	x	1
▪ Propor e implementar mecanismos de compensação energética, a exemplo do Decreto 41.318/08 do ERJ e da Instrução Normativa nº. 07/09 do IBAMA.	x		2
<b>Linhas de Ação I.3: Dinamização da Economia Regional e do Mercado de Trabalho</b>			
<b>Política Industrial para Empresas de Segunda e Terceira Geração</b>			
▪ Conceber e implementar uma política industrial para criação de novos núcleos produtivos a se instalem na ZPE ou em municípios do entorno, para promover o desenvolvimento regional estimulados pelo Complexo Porto Sul.	x		2
▪ Dar prioridade aos setores que utilizarão matérias-primas regionais e produtos tradicionais (a exemplo de mármore e granitos, movelaria e na área de alimentos e bebidas — cacau e derivados, sucos, doces e outras preparações e derivados de carnes), para fortalecer e contribuir para uma maior verticalização das cadeias produtivas que reúnem pouco valor adicionado.	x		2
▪ Conceber sistema de simplificação dos processos de instalação e linhas de crédito especial para micro e pequenas, reduzindo as unidades informais, sobretudo, no setor terciário da economia regional.	x		2
<b>Programa de Gestão Ambiental Integrada para a Zona de Processamento de Exportação (ZPE)</b>			
▪ Buscar integração com as cadeias produtivas em função da vocação regional e da compatibilidade logística envolvendo infraestrutura de serviços e insumos básicos constitutivos de sua estruturação básica.	x	x	2
▪ Gerenciar os aspectos fiscal e aduaneiro e aqueles destinados à preservação ambiental, plano urbanístico e paisagístico e serviços de saneamento ambiental e industrial integradamente — água, esgotamento sanitário, disposição de rejeitos, suprimentos básicos, segurança e transporte, estimulando o intercâmbio tecnológico, o uso de tecnologias limpas e de melhores práticas.	x	x	2
<b>Plano de Turismo Regional</b>			
▪ Apoiar as atividades turísticas e garantir a qualidade ambiental/paisagística e sociocultural para a região a partir de uma política de valorização do patrimônio paisagístico, natural, cultural e imaterial do território, com foco em Ilhéus e no litoral da Zona Turística da Costa do Cacau.	x	x	1
▪ Fortalecer a estrutura do <i>trade</i> turístico regional para o turismo, incluindo o turismo de negócios, a partir de um calendário de eventos e novos roteiros culturais, ecológicos e agroecológicos.	x	x	1
▪ Promover recuperação urbana e paisagística da cidade de Ilhéus com revitalização do antigo porto como Porto de Lazer e promover a formatação do Porto de Malhado como Terminal Turístico.	x		1
▪ Promover a formação da mão-de-obra do setor de turismo e a conscientização turística da população.			
<b>Programa de Desenvolvimento da Agropecuária Regional Sustentável</b>			
▪ Promover pesquisas sobre a organização, a tecnologia e as práticas mais adequadas à agricultura familiar, para a produção de cacau no sistema cabruca e para consorciar cacaucultura com fruticultura.	x	x	1

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
▪ Disponibilizar assistência técnica e capacitação sobre a conversão ao sistema orgânico e à certificação, estimulando a diferenciação do produto industrial no mercado.	x		1
▪ Implementar o pagamento dos serviços ambientais gerados pelo sistema cabruca.	x		1
▪ Revitalizar a indústria de transformação de cacau e da fruticultura.		x	1
▪ Apoiar a implantação de unidades de esmagamento de soja e outras oleaginosas na ZPE, permitindo a concentração da pecuária e a produção de biodiesel.	x	x	2
<b>Programa de Incentivo a Adoção das Melhores Tecnologias Ambientalmente Aceitáveis na Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural</b>			
▪ Adotar iniciativas de controle ambiental que as melhores práticas e tecnologias aplicáveis disponibilizam para a exploração e produção de petróleo, que vão além das medidas e práticas usualmente adotadas.		x	3
▪ Formatar o Porto de Malhado para atuar como suporte ao setor petrolífero ( <i>supply boat</i> ).	x	x	3
<b>Programa de Incentivo a Ocupação e Renda em Sistemas de Consórcios Municipais e de Qualificação Profissional</b>			
▪ Implantar serviços de intermediação para o trabalho envolvendo cadastramento da mão-de-obra e oferta de emprego para a força de trabalho migrante e desocupada para as novas oportunidades surgidas, possibilitando aumento dos empregos formais.	x	x	1
▪ Articular com outros programas de qualificação de mão-de-obra, do primeiro emprego, estágios e treinamentos profissionalizantes para atender a demanda de profissionais por parte dos empreendimentos instalados em toda a região e a oferta diversificada de produtos e serviços.	x	x	1
▪ Estabelecer compromissos do setor privado com a sociedade de preferência pela contratação de mão-de-obra local e de participação em programas de treinamentos de qualificação profissional, junto com o governo do Estado e prefeituras.	x	x	1
▪ Promover a capacitação técnica em temas como empreendedorismo, associativismo, cooperativismo e economia solidária para estimular as atividades tradicionais e como alternativa econômica das comunidades pesqueiras.	x	x	1
▪ Realizar cursos envolvendo os colaboradores das empresas, disseminando informações sobre a questão ambiental e, em especial, a legal, e capacitação em assuntos ambientais direcionados para as atividades industriais da região.	x	x	1
<b>OBJETIVO II: Oferecer Melhores Condições de Vida para a População Local</b>			
<b>Linhas de Ação II.1: Ordenamento Territorial para Controle da Expansão Urbana</b>			
<b>Plano Regional de Desenvolvimento Socioeconômico e Territorial</b>			
▪ Conceber macro zoneamento de preservação, conservação e uso e ocupação, baseado nas dimensões da sustentabilidade, relacionado com as áreas de socioeconomia, geo-ambiental, histórico-cultural, científico-tecnológico, político-institucional e socioespacial.	x		1
▪ Instituir gestão integrada de desenvolvimento urbano e territorial para o macro território, com a participação dos vários níveis governamentais, organizações não governamentais e empreendedores baseados em uma nova estrutura de governança.	x		1

## PLANO DE AÇÃO

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
▪ Fortalecer os municípios âncoras e do entorno na nova matriz espacial e territorial, para melhor absorção dos benefícios e minimização dos impactos dos novos investimentos, evitando a saturação e a incapacidade dos poderes públicos de atender as demandas do contingente populacional migrante e do crescimento demográfico.	x		1
▪ Desenvolver e atualizar os planos diretores municipais territoriais no contexto do macro zoneamento de preservação, conservação e uso e ocupação, juntamente com planos de modernização administrativa, o Código de Postura Municipal e implantar o Projeto Orla de Ilhéus.	x		1
▪ Introduzir políticas e incentivos econômicos para conservação de áreas naturais próximas às zonas urbanas.	x		3
▪ Fiscalizar e prevenir ocupações subnormais e de áreas favelizadas, evitando a criação de novas áreas de concentração de pobreza.	x		1
▪ Participar e apoiar financeiramente nos novos modelos de gestão urbano-territorial, em especial na elaboração dos planos regional e urbanos.		x	1
▪ Repensar o Sistema Viário Urbano também do ponto de vista da mobilidade, repensando a ocupação do solo do município contemplando esses projetos.	x		2
▪ Avaliar a criação da Região Metropolitana Ilhéus-Itabuna.	x		3
<b>Linhas de Ação II.2: Ampliação e Melhoria da Infraestrutura e da Oferta de Serviços Básico</b>			
<b>Programa Regional de Habitação</b>			
▪ Implementar uma política habitacional, com criação de Conselho Habitacional Municipal e Conselho Gestor, orientada para atender à demanda do patamar crítico de 2/3 da população, com realocação de invasões de APP e de áreas de risco (morros e encostas), com infraestrutura física e social.	x		1
▪ Vincular os programas de financiamento para a construção da casa própria, como o “ <i>Programa Minha Casa Minha Vida</i> ”, à lei de uso e ocupação do solo e ao plano de mobilidade urbana de cada município.	x		1
▪ Estabelecer política pública para promover o desenvolvimento sustentável do Litoral Norte de Ilhéus, área a ser mais afetada pelos empreendimentos.	x		1
▪ Participar organizacional e financeiramente na implementação da política habitacional.		x	1
<b>Programa Regional de Saneamento Ambiental</b>			
▪ Implantar sistemas de esgotamento sanitário das áreas urbanas e industriais, sistemas de abastecimento de água, sistemas locais e compartilhados de coleta e destinação final de resíduos sólidos, que garanta condições infraestruturais básicas de qualidade de vida da população e de suporte aos novos empreendimentos.	x		1
▪ Criar Consórcios Intermunicipais e/ou parcerias público-privadas, com o objetivo de estimular o interesse e a participação na construção e operação de aterros sanitários, centrais de triagem, reciclagem e compostagem, coleta e transporte de resíduos.	x	x	1
▪ Implantar serviço de Coleta Seletiva e promover a formação de uma cadeia produtiva vinculada aos resíduos sólidos.	x	x	2
▪ Promover a coleta específica de resíduos de serviços de saúde e implementar locais de tratamento e destinação adequada.	x	x	1
▪ Realizar plano de investigação ambiental das áreas utilizadas como lixões clandestinos e propor medidas para a remediação das áreas contaminadas.	x		1
▪ Estabelecer programa de “canteiros de obras limpo”, com gestão de resíduos e entulhos em processos construtivos ambientalmente sustentáveis.	x	x	1

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<b>Programa Regional de Saúde e Educação</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ampliar a rede de atenção básica de saúde com equipe de “saúde da família”, na perspectiva de atingir a cobertura de 80% da população regional.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ampliar a rede de serviços de saúde e dispor de pessoal habilitado, permitindo avanços mais significativos na queda da mortalidade infantil e de outros indicadores saúde.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ampliar o atendimento de média e alta complexidade com unidades ampliadas e fortalecimento dos hospitais de referência; e qualificação e melhoria da rede hospitalar existente para atender a demanda regional.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implementar programas de investimento voltados para ampliação de estruturas eficientes de apoio às atividades de educação e realização de programas de capacitação e profissionalização, para redução mais significativa da taxa de analfabetismo e melhoria da qualificação da mão-de-obra.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ampliar a grade curricular do CEFET contemplando as estratégias de desenvolvimento regional e implantar campus da Universidade Federal no Sul da Bahia.</li> </ul>			
<b>Programa Regional de Transporte Municipal e Intermunicipal</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realizar o planejamento do sistema de transportes acoplado aos Planos Diretores Municipais e demais planos de desenvolvimento da região, com normas e procedimentos quanto aos Planos Municipais de Transporte e ao regulamento do sistema de transporte público de passageiros, ao Fundo de Transportes e Sistema Viário e à rede estrutural de transportes.</li> </ul>	x		2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Criar Secretaria Municipal de Logística de Transporte Integrada responsável pelo Sistema Integrado de Logística de Transporte.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantar canais de tráfego com rodovias modernas e conservadas que permitam rapidez e alta segurança no transporte de pessoas dos municípios de residência para os locais de trabalho e matérias primas e mercadorias.</li> </ul>	x		2
<b>OBJETIVO III: Manter a Qualidade Ambiental, Preservando a Biodiversidade e a Dinâmica dos Ecossistemas</b>			
<b>Linha de Ação III.1: Gestão Ambiental Integrada para a Região de Influência do Porto Sul</b>			
<b>Plano de Gestão Ambiental para a Região de Influência do Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Considerar de forma integrada e articulada os planos diretores de municípios, planos de manejo de UC, Zoneamento Costeiro, Zoneamento Ecológico Econômico, Planos de Bacias Hidrográficas e todos os planos e programas específicos propostos neste e nos demais componentes desta AAE e, em especial, os programas de mitigação e compensação.</li> </ul>	x		1
<b>Programa de Fortalecimento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC)</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ampliar a rede oficial de Unidades de Conservação (UC), com incremento e fortalecimento dos corredores e das unidades existentes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar uma nova UC envolvendo o cinturão de vegetação remanescente entre a da APA da Lagoa Encantada e a REBIO de Una;</li> <li>• Implantar plano de manejo (e respectivo zoneamento ambiental), programa de capacitação de gestores e pessoal da fiscalização, infraestrutura logística e equipamentos de apoio à gestão administrativa e pesquisa;</li> <li>• Criar programa de apoio aos pequenos proprietários rurais para promover a expansão das RPPN;</li> <li>• Revitalizar e redimensionar o Jardim Botânico de Ilhéus;</li> </ul> </li> </ul>	x		1

**PLANO DE AÇÃO**

Diretrizes  
Governo

Recomendações  
Empresas

Prioridade

- Estabelecer um plano de paisagem e integração com o ambiente na concepção e gestão das Zonas Industriais;
- Incentivar a manutenção das áreas de cabruca com a revitalização da cacauicultura orgânica, conferindo-lhe status de mecanismo complementar de conservação da biodiversidade regional perante a legislação ambiental, enquadrando-a como um ecossistema associado à Mata Atlântica e, portanto, não passível de corte raso.

▪ Consolidar a gestão das Unidades de Conservação:

- Instituir o Mosaico de Unidades de Conservação regional, envolvendo as UC do Litoral Sul;
- Adequar e implementar os Planos de Manejo das UC) e solucionar as questões fundiárias pendentes das UC regionais, empregando parte dos recursos das medidas compensatórias;
- Criar unidade de combate a incêndio florestal integrante do Sistema Nacional de Prevenção e Combate aos Incêndios Florestais (PREVFOGO).

▪ Implantar rede de Unidades de Conservação em ambientes marinhos:

- Criar uma rede de Áreas Marinhas Protegidas, incluindo UC de Proteção Integral, nas áreas adjacentes as (UC) dos ambientes emersos;
- Criar uma UC marinha associada à APA Serra Grande-Itacaré;
- Ampliar a rede de UC, associando a REBIO de Una as zonas úmidas localizadas ao sul de Ilhéus, incluindo, também, as regiões da plataforma continental até a isóbata de 400m;
- Criar uma rede de “*áreas de segurança ampliadas*” relacionadas às estruturas de exploração e produção de petróleo e gás natural e às estruturas do Porto Sul, funcionando como “*corredores ecológicos*” nos ambientes marinhos.

**Programa de Gestão da Biodiversidade**

▪ Implantar mini-corredores da biodiversidade.

▪ Fortalecer a gestão e garantir a proteção dos remanescentes florestais e da fauna do minicorredor PESC/Parque Municipal da Boa Esperança, incluindo as APA da Lagoa Encantada e Rio Almada e Costa de Itacaré/Serra Grande.

▪ Fomentar o repovoamento de áreas legalmente protegidas, com base em estudos para a reintrodução de espécies nativas da fauna.

▪ Promover a erradicação de espécies invasoras da flora nas UC de uso de integral.

▪ Garantir o cumprimento da legislação de APP, com particular atenção à preservação dos manguezais.

**Programa de Gestão da Paisagem**

▪ Promover a Recuperação Ambiental da Região:

- Recuperar áreas degradadas na área de influência do Complexo Intemodal e Logístico Porto Sul, sobretudo com o objetivo de reconectar fragmentos florestais;
- Promover um programa que apóie financeiramente a preservação do sistema cabruca pelos atuais agricultores e a recuperação de áreas decadentes e/ou abandonadas, assim como a conversão de áreas de produção intensiva de cacau;
- Incentivar a adoção de técnicas agrícolas de baixo impacto pelos agricultores familiares e proprietários de terras, com a identificação e disseminação de modelos de sistemas agroflorestais e de uso sustentável da terra;
- Reconstituir a vegetação nativa na faixa marginal de rios (matas ciliares), cabeceiras de bacias hidrográficas e reservas legais, procurando enriquecê-las com espécies autóctones da flora;

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar implantação de cinturões verdes que garantam a continuidade de corredores ecológicos como proteção visual das plantas portuárias, ferroviárias e industriais;</li> <li>• Aplicar os recursos da Compensação Ambiental para regulamentação fundiária, instrumentalização da gestão e manutenção de UC e revegetação de APP (primordialmente matas ciliares), áreas degradadas e dos corredores ecológicos;</li> <li>• Apoiar, técnica e financeiramente, programas ambientais voltados para a identificação e manejo de habitats críticos;</li> <li>• Promover a erradicação de espécies invasoras da flora e fauna em ambientes críticos ou de área reduzida e/ou situados em áreas de importância elevada para a conservação da biodiversidade e promover a reintrodução das espécies pioneiras;</li> <li>• Definir polígonos de conservação ambiental os maiores e mais bem conservados fragmentos florestais e áreas úmidas envolvendo, ao menos, 30% da área destinada à implantação do Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul, novo aeroporto e ZPE.</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implementar os Instrumentos de Gestão Ambiental:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivar a adoção de um programa de “parques de carbono” vinculado a demanda do programa de conservação das áreas protegidas do novo Mosaico de UC;</li> <li>• Especificar e implementar um Programa Estadual de Legalização Ambiental Rural para regularizar as áreas de APP e Reserva Legal;</li> <li>• Propor instrumentos e políticas de auxílio à formação de corredores da biodiversidade: ICMS Ecológico, <i>conservation easements</i>, direitos negociáveis de desenvolvimento;</li> <li>• Apoiar, técnica e financeiramente, programas ambientais voltados para a identificação e manejo de habitats críticos;</li> <li>• Promover a erradicação de espécies invasoras da flora e fauna em ambientes críticos ou de área reduzida e/ou situados em áreas de importância elevada para a conservação da biodiversidade.</li> </ul> </li> </ul>	x	x	3
<b>Programa de Melhoria da Qualidade de Vida e Geração de Renda nas UC</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definir áreas de uso sustentável e conservação dos recursos naturais para criação de espécies estratégicas para a economia regional, com possibilidade de reposição dos estoques na natureza.</li> </ul>	x	x	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantar viveiros para o desenvolvimento de mudas de espécies nativas da flora para o repovoamento e recuperação de áreas degradadas e/ou adequadas para aumentar a conectividade entre fragmentos florestais.</li> </ul>		x	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantar o Projeto Terras Sustentáveis para capacitar agricultores em restauração de mata ciliar.</li> </ul>	x		3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantar projetos de ecoturismo (ecoparques) como alternativa econômica e ambiental atraente, com forte apelo à educação ambiental.</li> </ul>	x	x	3
<b>Programa de Educação e Aumento da Percepção Ambiental e Atualização do Conhecimento</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Atualizar, periodicamente, os dados sobre o uso e ocupação do solo, com base no imageamento de satélite em escala compatível com os objetivos de conservação.</li> </ul>	x	x	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Desenvolver pesquisas na área de botânica como parte dos esforços para a elaboração da lista de espécies ameaçadas de extinção na Bahia.</li> </ul>	x	x	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incentivar e apoiar estudos relacionados ao estabelecimento de indicadores ambientais de espécies ameaçadas de extinção e proceder à atualização da lista dessas espécies no âmbito do CCMA.</li> </ul>	x	x	2

## PLANO DE AÇÃO

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
▪ Implementar programas de inventário e pesquisa em áreas com lacunas de informação sobre a biodiversidade e/ou de alta sensibilidade/ vulnerabilidade ambiental, com ênfase nas comunidades marinhas associadas aos costões rochosos, aos fundos consolidados e comunidades bentônicas na plataforma continental.	x	x	2
▪ Implantar programa de sensibilização a respeito da situação dos ambientes costeiros e marinhos, suas fragilidades e importância na cultura regional.	x	x	2
▪ Implantar programa de sensibilização a respeito da situação dos recursos pesqueiros estuarinos e marinhos e benefícios das UC de proteção integral na reabilitação dos recursos pesqueiros.	x	x	2
▪ Criar e implementar rede de protetores das UC marinhas envolvendo empreendedores, pescadores e a frota pesqueira da região, objetivando a efetiva proteção das UC de proteção integral.	x		2
▪ Articular a gestão do Centro de Triagem de Animais Silvestres (CERES) a programas regionais de ensino e pesquisa.	x		2
▪ Aprimorar os mecanismos de participação social da região, aproveitando os vários fóruns existentes, de forma a atuarem com sinergia na implementação de ações de cunho ambiental.	x	x	2
▪ Criar e implementar um programa de educação e formação de redes de protetores das UC marinhas.		x	2
<b>Linhas de Ação III.2: Gestão dos Recursos Hídricos da Bacia do Leste</b>			
<b>Plano de Bacias do Leste</b>			
▪ Elaborar, de forma participativa, a gestão da quantidade e qualidade da água e implementar ações mediante aplicação dos instrumentos de cadastramento de usuários, outorga, cobrança pelo uso, para alocação otimizada de usos múltiplos.	x		1
▪ Implantar sistema de tratamento de esgoto sanitário em localidades com população igual ou superior a 1.000 habitantes e sistemas destinados à redução do fósforo, como elementos de pós-tratamento, nos mananciais da Bacia do Leste: rios Almada, Cachoeira, Castelo Novo, Piabanha e Braço.	x		1
▪ Implantar barragem de regularização próxima a localidade de Itapé, no rio Cachoeira, e no rio Almada, a montante de Itajuípe para ampliar/ universalizar a oferta de água.	x		2
▪ Revitalizar o rio Almada implantando saneamento ambiental na área limdeira ao rio e realizando limpeza do leito.	x		3
<b>Linhas de Ação III.3: Gestão dos Recursos Atmosféricos</b>			
<b>Plano de Gestão da Qualidade do Ar</b>			
▪ Estabelecer o Plano para a área do Porto Sul e para o Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul e Zonas Industriais envolvendo o poder público, empreendedores, comunidade e sociedade civil.	x		2
▪ Definir o enquadramento nas Classes I, II e III para adotar padrões primários ou secundários de qualidade do ar e elaborar o “Plano de Emergência para Episódios Críticos de Poluição do Ar (CONAMA 03/90).	x		2
▪ Privilegiar a utilização de gás natural como combustível em todas as unidades da Zona Industrial – Núcleo Base.	x		2
▪ Estabelecer política de compensação de emissões de gases do efeito estufa.	x		2



PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
▪ Adotar para as indústrias a serem implantadas no Complexo, as melhores tecnologias de controle disponíveis (BACT).		x	2
▪ Avaliar, à luz dos impactos a serem causados na qualidade do ar da região do Complexo Porto Sul e seu entorno, a adoção de limites de emissão considerando a cumulatividade e sinergia.	x		2
▪ Assegurar que as emissões de toda a frota que circula na área do Complexo Porto Sul e Zona Industrial respeitem os limites propostos pelo CONAMA.	x	x	2
▪ Adotar medidas no sentido de evitar o adensamento populacional nas áreas localizadas a oeste e sudoeste do Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul.	x		2
▪ Implantar barreiras para prevenir o arraste eólico das emissões pulverulentas provenientes das pilhas de estocagem da retroárea.		x	2
▪ Adotar medidas no sentido de atender às normas da IMO ( <i>International Maritime Organization</i> ) quanto às emissões atmosféricas provenientes dos navios que utilizam o porto.	x		2
<b>Linhas de Ação III.4: Programas de Monitoramento e Fiscalização Ambiental</b>			
<b>Programa de Monitoramento Ambiental</b>			
▪ Definir um Sistema de Monitoramento estabelecendo metas, indicadores de sustentabilidade socioambiental e mecanismos de monitoramento da qualidade e de gestão ambiental dos municípios da região, em especial nas UC.	x		1
▪ Implantar e operar rede de monitoramento da qualidade do ar integrada, na região do Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul, em Ilhéus e em Itabuna, composta por estações de amostragem de material particulado e de gases, devendo abranger a maior área de influência possível.	x		2
▪ Incluir na rede o monitoramento de parâmetros meteorológicos estação meteorológica completa, no site do Porto Sul, composta de: direção e velocidade dos ventos, temperatura, umidade relativa, precipitação pluviométrica e radiação solar.	x		2
▪ Realizar o monitoramento qualitativo dos rios Cachoeira e Almada (Programa Monitora) e o monitoramento hidrológico dos rios: Almadina, Cachoeira, Água Vermelha e Una.	x		2
▪ Implantar programa de monitoramento dos desembarques pesqueiros nos municípios de Ilhéus, Uruçuca e Itacaré, para identificar a produtividade atual e o “estado” dos estoques explorados.	x		2
▪ Estabelecer programas de controle de unidades que possam levar espécies exóticas para a região e acompanhar possíveis desequilíbrios ecológicos decorrentes da presença de novas espécies.		x	3
▪ Monitorar as comunidades pelágicas e as comunidades bentônicas de água e de sedimentos no em torno dos empreendimentos (portos, plataformas).		x	3
<b>Programa Integrado de Fiscalização Ambiental</b>			
▪ Vincular as secretarias municipais de Meio Ambiente ao sistema de cooperação administrativa entre órgãos públicos federais e estaduais, como INEMA, IBAMA, Superintendência de Desenvolvimento Florestal e Unidades de Conservação, Polícia Civil, Companhia de Polícia de Proteção Ambiental, Polícia Federal, Polícias Rodoviária Federal e Estadual e Ministério Público.	x		1
▪ Fortalecer ações de fiscalização referentes à captura de animais silvestres, à caça, pesca, extração vegetal e mineral.	x		1
▪ Fortalecer a fiscalização do controle de uso do solo e do uso indevido de agrotóxicos, sobretudo no interior de UC, no mini-corredor da mata atlântica, nas zonas de amortecimento e nas cabruças.	x		1

PLANO DE AÇÃO	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<ul style="list-style-type: none"> <li>Coibir o lançamento de efluentes domésticos e industriais sem tratamento em corpos hídricos e emissão de poluentes atmosféricos fora dos limites estabelecidos para manutenção da qualidade ambiental da região.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar programa de fiscalização rigoroso no que se refere ao cumprimento dos protocolos de segurança em relação às águas de lastro.</li> </ul>	x		2
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer programa de fiscalização das UC marinhas de proteção integral e das UC de uso sustentável garantindo o constante e efetivo patrulhamento dessas áreas, de forma intensa e ininterrupta até que seja “<i>absorvida</i>” e “<i>integrada</i>” à cultura da pesca regional.</li> </ul>	x		2
<ul style="list-style-type: none"> <li>Criar uma rede de embarcações de pesca, que atuem na região como agentes de fiscalização das UCPI marinhas, trabalho remunerado e mantido em longo prazo, como modelo de ação onde governo, investidores privados e comunidades pesqueiras em ação conjunta visando à proteção das comunidades biológicas.</li> </ul>	x	x	2
<b>Linhas de Ação III.5: Programas de Gestão de Risco Ambiental</b>			
<b>Plano de Gerenciamento de Riscos Integrado</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar um Plano de Gerenciamento identificando os riscos ambientais associados aos cenários acidentais de vazamento de substâncias perigosas na UTE, Porto ou qualquer outra instalação do Complexo Industrial que atinja a área de estudo e, em especial, a costa, de forma integrada, considerando a frequência de ocorrência e severidade das consequências dos eventos.</li> </ul>		x	1
<b>Sistema de Resposta a Emergências Integrada</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Conceber o Sistema de Respostas considerado o mapeamento das diferentes sensibilidades ambientais (Cartas SAO), evidenciando sub-áreas específicas de maior sensibilidade, a biota e a biodiversidade local e dados sobre os modos de vida da população local que depende da biodiversidade para sua sobrevivência.</li> <li>Articular com a Petrobras a integração das atividades do seu Centro de Defesa Ambiental (CDA), em Madre de Deus, com possível melhoria do seu tempo de resposta, bem como a manutenção da Unidade de Reabilitação de Fauna.</li> </ul>		x	1
<b>Estudos de Análise de Riscos</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar estudos de análise de riscos não apenas para direcionar a implantação dos empreendimentos, mas, também, para orientar a ocupação do espaço na área do Complexo Industrial e as atividades de operação e manutenção das instalações, principalmente nas áreas identificadas como mais vulneráveis às consequências dos eventos acidentais identificados, considerando tanto o meio ambiente, quanto a comunidade do entorno.</li> </ul>		x	1
<b>OBJETIVO IV: Fortalecer a Governança e a Interação Institucional</b>			
<b>Linhas de Ação IV.1: Articulação entre as Esferas Governamentais e Não Governamentais</b>			
<b>Fórum Especial para Promoção da Sustentabilidade Regional</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Constituir modelo participativo de planejamento e gestão regional adequado para as discussões referentes ao “<i>pensar e planejar</i>” a região, formado por um amplo colegiado de caráter consultivo que, em conjunto com os colegiados de caráter deliberativo, componha a base de governança que atuará nas diversas áreas de interesse para, em especial, acompanhar o Protocolo Especial de Responsabilidade Social e Ambiental junto aos empreendedores.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prover estrutura administrativa, capacitação técnica, avanço tecnológico e sistemas de informação atualizados que permita a efetiva integração com os demais sistemas nos níveis federal, estadual e municipal, visando o acesso às informações relevantes e de qualidade para subsidiar as decisões dos membros que integram os diferentes colegiados estabelecidos pela Constituição Federal/88, Constituição Estadual/89 e pela Lei Orgânica Municipal/90, com o objetivo de compor a base de governança do Poder Público, como os Conselhos</li> </ul>	x		1

## PLANO DE AÇÃO

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
Estadual e Municipal de Meio Ambiente, Conselhos Gestores de Unidades de Conservação de domínio da União, do Estado e do Município, do Comitê de Bacia Hidrográfica do Leste e do Comitê Estadual da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prover estrutura administrativa capaz de viabilizar a criação e a manutenção de Câmeras Técnicas especializadas, conforme previsão nos respectivos Regimentos Internos desses colegiados, que devem estar apoiados em assessoria técnica competente por parte de centros de pesquisas, universidades, para que decisões sejam tomadas com plena responsabilidade.</li> </ul>	x		1
<b>Programa de Participações e Parcerias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar parcerias para apoiar, técnica e financeiramente, o Conselho Gestor do Mosaico de UC na execução de estratégias de conservação da biodiversidade em escala regional.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aprimorar os mecanismos de participação dos vários fóruns e conselhos interinstitucionais nas diferentes esferas de governo, organizações não-governamentais, universidades, de forma a atuarem com sinergia na implementação de ações, principalmente de cunho socioambiental.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estimular a participação da sociedade civil na gestão socioambiental, com a inserção nos conselhos e fóruns.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover a articulação de todos os programas e projetos governamentais nas diversas instâncias administrativas públicas e privadas, procurando racionalizá-los para aumentar-lhes a eficiência individual e coletiva.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Compatibilizar ações previstas no planejamento dos órgãos públicos e ações decorrentes de medidas compensatórias e de mitigação de impactos dos diversos empreendimentos a serem implantados na região, buscando o envolvimento dos órgãos colegiados e da sociedade civil na definição de prioridades, com vistas à ampliação de benefícios e à redução de redundâncias.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover a gestão integrada e participativa dos recursos de compensação dos empreendimentos na Câmara de Compensação.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Criar mecanismos e procedimentos para facilitar o acesso dos municípios aos financiamentos disponíveis no Ministério das Cidades para elaboração/revisão do Plano Diretor, levando-se em consideração, também, o futuro Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE) do Estado.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adotar iniciativas de co-gestão de ativos ambientais e de desenvolvimento de projetos com articulação e integração de processos sob a responsabilidade das agências federal e estadual de meio ambiente.</li> </ul>	x	x	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover e efetivar parcerias público-privadas (PPP) de caráter socioambiental, para condução de ações nas áreas estratégicas, com especial atenção para o controle da pressão sobre equipamentos sociais: saúde, educação, habitação, segurança pública, saneamento ambiental (água, esgotamento sanitário, resíduos).</li> </ul>	x	x	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover articulações e parcerias para a gestão das UC marinhas junto ao IBAMA, ICMBio, ANP, Petrobras e demais empresas operadoras dos blocos da região e o <i>trade</i> do turismo.</li> </ul>	x	x	2
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementar os instrumentos de gestão como ICMS Ecológico, Serviços Ambientais e Empregos Verdes para incentivar os municípios a manter áreas verdes remanescentes conservadas, dentre outros benefícios ambientais.</li> </ul>	x		3
<b>Programa de Modernização da Gestão Pública</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revisar a dotação orçamentária dos municípios para a implementação dos instrumentos de planejamento, regulação e fiscalização do ordenamento territorial-fundiário.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover modernização em diversas áreas, tanto em pessoal, quanto na utilização de processos informatizados de gestão, em função do aumento da arrecadação municipal, que trará</li> </ul>	x		1

## PLANO DE AÇÃO

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
expansão na capacidade dos investimentos em infraestrutura e serviços urbanos das cidades e melhoria na qualidade de atendimento das necessidades da população, face ao aumento da urbanização e da necessidade de melhoria no acesso aos serviços sociais.			
▪ Estruturar e equipar as administrações públicas municipais para a realização do licenciamento ambiental no âmbito local, para a gestão das áreas protegidas e para as ações de monitoramento e fiscalização.	x		1
▪ Criar estrutura de gestão compartilhada envolvendo municípios receptores de compensações financeiras ( <i>royalties</i> ) e de aplicação com prioridades definidas de forma participativa com a sociedade.	x	x	2
▪ Consolidar as iniciativas para formação do Consórcio Público Intermunicipal envolvendo os municípios da área de influência do Complexo Portuário e Industrial.	x	x	2
<b>Programa de Capacitação Municipal</b>			
▪ Buscar maior eficiência das futuras demandas que terão implicações nos municípios, na organização administrativa e na capacidade de planejamento do uso e da ocupação do seu território e, em especial, da área urbana, que irá abrigar as demandas por serviços, moradias, instalação industriais, ampliação dos serviços oferecidos, implicando na adequação dos aspectos de cunho administrativo, técnico, legal e daqueles relativos à quantidade e à qualificação dos recursos humanos.	x		1
▪ Priorizar a contratação de pessoal em concursos públicos e promover treinamentos para melhor adequação profissional dessa força de trabalho e melhoria dos serviços públicos em decorrência do aumento das estruturas de governo.	x		2
▪ Envolver o setor privado nos programas públicos de orientação profissional e intermediação de mão-de-obra para o mercado de trabalho, visando priorizar a contratação de mão-de-obra local.	x	x	1
▪ Capacitar, tecnicamente, as prefeituras municipais para a proposição e execução de projetos socioambientais.	x		1
▪ Promover o fortalecimento institucional municipal com assistência técnica e atividades de capacidade de construção nas áreas de planejamento, desenvolvimento econômico local, gerenciamento orçamentário e financeiro, para uma melhor gestão pública.	x		1
▪ Apoiar o fortalecimento institucional dos municípios para a gestão das políticas públicas setoriais, em particular dos órgãos de planejamento e gestão do território e do meio ambiente, tais como os Conselhos Municipais, por meio do Programa Nacional de Capacitação das Cidades (PNCC), do Ministério das Cidades.	x		2
▪ Participar, por meio das secretarias municipais de meio ambiente, do Programa de Capacitação, Treinamento e Sensibilização Ambiental, promovidos pelo MMA.	x		1
<b>Programa de Informação e Comunicação</b>			
▪ Estabelecer política de informação e comunicação envolvendo os atores sociais relevantes e a sociedade.	x		2
▪ Implantar, com o apoio dos empreendedores, um <b>Observatório de Sustentabilidade Regional</b> vinculado a um Sistema de Informação, para prover a sociedade civil e instituições públicas e privadas de dados sobre a qualidade ambiental, incluindo a gestão das UC e as compensações ambientais, com base em um rol de Indicadores de Sustentabilidade Socioeconômica, Ambiental e Institucional e de Desempenho das Atividades Produtivas.	x	x	2
▪ Prever campanhas de informação pública e reuniões periódicas com a sociedade.	x	x	3
▪ Promover a criação de ouvidorias e implementar programas de comunicação social e programas de educação ambiental para as partes diretamente afetadas.	x	x	3

## PLANO DE AÇÃO

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
<b>Programa de Apoio a Grupos Vulneráveis</b>			
▪ Identificar as comunidades que necessitam de garantias para a sua efetiva sobrevivência, sob pena de perda de importante aspecto histórico-cultural a ser protegido.	x	x	1
▪ Implantar programa de apoio a pescadores que possibilitem uma maior dinâmica para a atividade:			
• Realizar estudos mais aprofundados para a identificação de outras vocações econômicas das comunidades pesqueiras afetadas;	x	x	1
• Implantar cursos de capacitação em outras atividades profissionais que virão como uma alternativa de trabalho para as comunidades pesqueiras, além da capacitação técnica ligada as práticas tradicionais que possam servir de alternativa econômica;	x	x	2
• Capacitar de modo técnico as atividades produtivas exercidas pelos pescadores e marisqueiras buscando agregar valor ao pescado.	x	x	1
<b>Programa Estadual de Gestão Ambiental Compartilhada</b>			
▪ Respeitar as disposições da Resolução CONAMA 237/97, bem como aquelas referentes à Resolução CEPRAM n° 3.925/09, a qual se refere especificamente ao Programa Estadual de Gestão Ambiental Compartilhada: os municípios deverão se preparar, do ponto de vista legal, administrativo e institucional para exercerem suas competências para fins de licenciamento ambiental municipal .	x		1
▪ Garantir recursos financeiros para a efetiva gestão das UC, no sentido de elaborar ou atualizar os Planos de Manejo e qualificar os Conselhos Gestores.	x	x	1
▪ Apoiar financeira e tecnicamente as ações dos municípios que se envolverem no processo de desenvolvimento relacionado ao Complexo Intermodal e Logístico Porto Sul, em especial o Município de Ilhéus, de modo a tornar viável a participação municipal na gestão ambiental e urbanística em nível local.		x	2
▪ Compatibilizar os diferentes instrumentos de gestão propostos para a região, em especial: Planos de Bacias Hidrográficas, ZEE, Plano Diretor do Porto Sul, Plano de Mobilidade Urbana, Planos Diretores Municipais.	x		2
<b>CrITÉRIOS para o Licenciamento Ambiental</b>			
▪ Estabelecer uma <b>Agenda Ambiental</b> articulada com o <b>Plano de Gestão Ambiental para a Região de Influência do Porto Sul</b> de forma que as exigências e condicionantes das licenças, incluindo as compensações ambientais, sejam complementares e sinérgicas para o alcance dos propostos objetivos e metas de qualidade ambiental.	x	x	1
▪ Incluir na Agenda Ambiental os componentes do Sistema de Informação para estabelecer as responsabilidades pelo alcance das metas de qualidade, acoplado ao programa de monitoramento, garantindo regularidade, coerência e constância na obtenção e tratamento dos dados.	x	x	1
▪ Definir, no contexto do Sistema de Informação, o rol de indicadores de sustentabilidade (ambientais, sociais, econômicos e institucionais) e de desempenho para acompanhamento da qualidade ambiental, aderente aos programas de comunicação e conscientização social (Observatório de Sustentabilidade Regional).	x	x	1
▪ Estabelecer o uso da retroárea especificamente como de armazenamento e estocagem de matérias-primas e produtos e de serviços portuários.	x		1
▪ Considerar restrições para localização do Núcleo Base do Complexo Industrial envolvendo distancia da costa e disponibilidade de infraestrutura.	x		1
▪ Conceber o licenciamento integrado das Zonas Industriais como forma de abrigar a conduta da Ecologia Industrial como marco regulatório em complementaridade e sinergia de	x	x	1

**PLANO DE AÇÃO**

	Diretrizes Governo	Recomendações Empresas	Prioridade
processos e produtos.			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prever a elaboração da análise de risco do conjunto das atividades (portuárias, industriais, exploração e produção de petróleo) e consolidar os respectivos Planos de Emergência Individuais em um Plano de Área envolvendo a região das intervenções, com a implantação de um Escritório Regional de Atendimento a Emergência.</li> </ul>		x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorizar o uso de gás natural como combustível nas unidades das Zonas Industriais, incluindo a UTE.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer a adoção pelas indústrias em seu processo produtivo das melhores tecnologias de processo (BAT) e de controle disponíveis (BACI) e critérios de eficiência energética (PNEE).</li> </ul>		x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adotar limites de emissão das fontes potenciais de emissão considerando a cumulatividade e a sinergia dos impactos e observando o enquadramento estabelecido para a região (CONAMA 03/90).</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Associar critérios de capacidade de suporte do meio ambiente face aos fatores de desenvolvimento existentes (turismo, agropecuária e exploração e produção de petróleo) e potenciais (atividades portuárias e industriais)</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer diretrizes para a realização de auditorias ambientais, periódicas independentes, nos empreendimentos com maior potencial poluidor.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estimular redução, reutilização e reciclagem de resíduos sólidos (industriais e de construção) e efluentes líquidos e o pré-tratamento anterior à disposição nos sistemas compartilhados de controle.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer restrições para a gestão ambiental de resíduos especiais, incluindo resíduos hospitalares do setor produtivo.</li> </ul>	x	x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Solicitar estudo detalhado da hidrodinâmica costeira (modelagem) entre Serra Grande e a área urbana de Ilhéus e porção estuarina do rio Almada, avaliando possíveis implicações associadas aos empreendimentos (implantação do píer e do aterro de áreas alagáveis pelo Porto Sul e aeroporto).</li> </ul>		x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantar programa de monitoramento da pesca que acompanhe os processos sucessionais das comunidades associadas a feições importantes da plataforma continental e as comunidades associadas aos afloramentos de embasamento e costões rochosos localizados ao norte do Porto Sul, desde antes da construção e após sua instalação.</li> </ul>		x	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecer critérios claros para disposição do material dragado proveniente das operações de instalação e manutenção do porto salvaguardando os ambientes da plataforma continental e talude até a isóbata de 500m.</li> </ul>	x		1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prever no licenciamento ambiental de cada empresa, o monitoramento de suas respectivas fontes de emissão e da qualidade do ar em sua área de influência, os efluentes industriais, considerando a carga lançada nos corpos d'água, a geração de resíduos e respectivos reusos, reciclagem e recuperação e os níveis de ruído.</li> </ul>		x	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Implantar programas de autocontrole de emissão e de efluentes, manifesto de resíduos e auditorias ambientais.</li> </ul>		x	1

## CRÉDITOS

**Alexandre de Carvalho Leal Neto**, Engenheiro Civil, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Mestre e Doutor em Planejamento Energético, área de concentração Planejamento Ambiental, pelo Programa de Planejamento Energético/Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pesquisa de Engenharia (COPPE – UFRJ). Cursos de especialização em Administração do Transporte Marítimo e Aperfeiçoamento de Hidrografia para Oficiais, ambos organizados pela Marinha do Brasil. Engenheiro do Instituto de Pesquisas Hidroviárias por 20 anos. Assistente do Ponto Focal Nacional do Programa Global de Gestão de Água de Lastro (GloBallast) da Organização Marítima Internacional entre 2001 e 2004. Autor de capítulos de livros, artigos e publicações na área ambiental. Responsável nesta AAE pela nota técnica sobre os aspectos técnicos relacionados ao porto e retroporto.

**Alina Sá Nunes**, Bióloga, pela Universidade Católica do Salvador (1995), mestre em Geologia Costeira e Sedimentar pela UFBA (2003) e doutoranda do Instituto de Geociências da UFBA. Desenvolveu trabalhos no programa REVIZEE, na coleta e análise de dados nos portos do Rio Vermelho em Salvador, Valença e Ilhéus e do projeto Gerenciamento Costeiro do Estado da Bahia (GERCO/Bahia–Litoral Norte). Participou do Relatório de Controle Ambiental da Atividade de Perfuração Marítima em blocos das Bacias de Cumuruxatiba e Camamú-Almada – Petrobras/Fapex/UFBA. Atualmente, é professora assistente nível I da Universidade Católica do Salvador e professora da União Metropolitana para o Desenvolvimento da Educação e Cultura (UNIME). Tem experiência na área de recursos pesqueiros e pesca artesanal atuando, principalmente, nos seguintes temas: atividade pesqueira, pesca artesanal, áreas marinhas protegidas, ecologia de peixes demersais, estudo das paisagens submarinas. Responsável nesta AAE pelo tema Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Costeiros e Marinheiros.

**Daniela Reitermajer**, Bióloga, bacharel em recursos ambientais pela Universidade Federal da Bahia, mestra em Geoquímica e Meio Ambiente pela Universidade Federal da Bahia. Consultora da Hydros Engenharia e Planejamento Ltda., atuando na coordenação e execução de estudos ambientais. Responsável nesta AAE pelo tema Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Aquáticos Continentais e Estuarinos.



**Emílio Lèbre La Rovere**, Engenheiro Elétrico, com especialização em Engenharia Industrial e de Sistemas, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Economista, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Mestre em Engenharia de Sistemas pela Universidade Federal do Rio de Janeiro/Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pesquisa de Engenharia (COPPE). Doutor em Economia pela École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHSS), Universidade de Paris. Professor Associado, no Programa de Planejamento Energético (PPE/COPPE) e coordenador do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA), na COPPE/UFRJ. É também Coordenador Executivo do Centro de Estudos Integrados sobre Meio Ambiente e Mudanças Climáticas (Centro Clima), na COPPE/UFRJ. Co-autor de diversos relatórios do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC) e membro do Grupo de Trabalho do IPCC em Suporte a Dados e Cenários de Impacto em Análises Climáticas (TGICA). Autor de numerosos livros, artigos e publicações na área ambiental. Responsável pela Coordenação Geral desta AAE.

**Fernando Pires dos Santos**, biólogo, mestre em Ecologia e Biomonitoramento, pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Atuou no Núcleo de Estudo de Poder e Organizações Locais da UFBA e, atualmente, na Hydros Engenharia e Planejamento Ltda. Responsável nesta AAE pelo levantamento das Políticas, Planos e Programas.

**Heliana Vilela de Oliveira Silva**, Engenheira Civil, pela Universidade Federal de Mato Grosso. Mestre e Doutora em Planejamento Energético, área de concentração Planejamento Ambiental, pelo Programa de Planejamento Energético/Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pesquisa de Engenharia (COPPE – UFRJ). Analista

Ambiental da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (FEEMA). Pesquisadora do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente atuando na coordenação de estudos e pesquisas na área ambiental. Coordenou AAE no setor de petróleo e gás natural, turismo, mineração e siderurgia, portos, complexo petroquímico. Autora de livros, artigos e publicações na área ambiental. Responsável pela Coordenação Técnica desta AAE.

**Giovannini Luigi**, Biólogo, doutor em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, com ênfase em Sistemas Geográficos de Informação (SGI). Bacharel em Ecologia pelo Instituto de Biologia/UFRJ, Mestre em Ciências Biológicas (Zoologia), pelo Museu Nacional/UFRJ e Especialista em Engenharia do Meio Ambiente/UFRJ. Encontra-se em fase de Pós-Doutoramento na Universidade de Brasília (UnB). Dedicar-se a pesquisas relacionadas à sistemática e biogeografia de aves e os efeitos das mudanças climáticas sobre a biodiversidade da Mata Atlântica. Atualmente, ocupa o cargo de Gerente do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA), da COPPE/UFRJ, onde também atua como pesquisador nas áreas de Perigo Aviário e Avaliação Ambiental Estratégica. Integra o Grupo de Assesores do Comitê para a Conservação e Manejo de Aves Marinhas Costeiras, Insulares não Procellariiformes e Limícolas Ameaçadas de Extinção no Brasil, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio/MMA). Responsável nesta AAE pelo tema Biodiversidade e Dinâmica dos Ecossistemas Terrestres.

**Juan Santiago Ramseyer**, Engenheiro em Recursos Hídricos, pela *Universidad Nacional del Litoral* (UNL), *Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas* (FICH), Santa Fé, Argentina. Mestre em Recursos Hídricos e Saneamento, área de concentração Hidrologia, pelo Instituto de Pesquisas Hidráulicas (IPH)/Universidade Federal de Rio Grande do Sul (UFRGS). Engenheiro da HYDROS Engenharia e Planejamento Ltda. Responsável nesta AAE pelo tema Recursos Hídricos.

**Juarez José de Jesus Paiva**, Engenheiro Agrônomo, pela Universidade Federal da Bahia, especialista em Planejamento do Desenvolvimento Regional pelo Centro de Treinamento em Desenvolvimento Econômico Regional (CETREDE), diplomado em

Estudos Aprofundados em Economia Regional: Contabilidade Regional e Economia do Planejamento Regional, pela Universidade de Montpellier I (França, 1981) e doutor em Economia Espacial, Urbana e Regional pela Universidade de Montpellier I (França, 1983). Atualmente, professor titular do Centro Universitário Jorge Amado (UNIJORGE) e técnico em planejamento da Empresa Baiana de Desenvolvimento Agrícola (EBDA) e Coordenador do Núcleo de Estudos e Projetos Municipais e Regionais, da Companhia de Desenvolvimento e Ação Regional (CAR), do Governo do Estado da Bahia. Atua em trabalhos de diagnósticos, estudos e pesquisa, elaboração de planos, programas e projetos na área de Economia Regional, com ênfase em desenvolvimento socioeconômico e meio ambiente, atuando principalmente nos seguintes temas: subespecialização regional, planejamento regional, regionalização, avaliação ambiental e desenvolvimento regional sustentável. É consultor da Aquino Consultores Associados. Responsável nesta AAE pelos temas Desenvolvimento Humano e Dinâmica Econômica.

**Katia Cristina Garcia**, Engenheira Química, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (1998), Mestre em Engenharia de Produção (PEP/COPPE/UFRJ) e Doutora em Planejamento Energético e Ambiental (PPE/COPPE/UFRJ). Atualmente, é pesquisadora do Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (CEPEL/ELETRONBRAS) e colaboradora da equipe do LIMA/COPPE/UFRJ desde 2002. É, também, professora do curso de Pós-Graduação *Latu Senso* em Educação Ambiental em Ecossistemas Costeiros, da Universidade Severino Sombra e do curso de Pós-Graduação *Latu Senso* em Gestão e Auditoria Ambiental, da Universidade Gama Filho. Tem experiência na área de Planejamento Energético e Ambiental, atuando no setor de energia, principalmente nos temas Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), Avaliação de Riscos, Avaliação de Impactos Ambientais e Responsabilidade Socioambiental. Responsável nesta AAE pelo tema Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural e pela análise de risco ambiental.

**Kenneth Harry Pierce**, Administrador e Engenheiro de Produção pela *Brunel University*, Inglaterra. Especialista em Metodologia da Pesquisa pela Universidade Federal de Roraima, e Mestre em Economia Ambiental e dos Recursos Naturais pela



Universidade de Londres, Inglaterra. Professor fundador da Universidade Federal de Roraima. Mais de 15 anos de experiência em planejamento, gestão operacional e de projetos na área de desenvolvimento sustentáveis no âmbito público e privado. Mais de 5 anos como consultor autônomo na área sócio-ambiental, junto a instituições multilaterais como Banco Mundial, Governo Britânico e *CARE International*. Responsável nesta AAE pelo mapeamento dos processos participativos.

**Manoel Henrique Gollegã Placido**, economista pela Universidade Católica de Santos, pós-graduação e mestrado em administração de empresas pela Fundação Getúlio Vargas. Consultor de empresas em *marketing*, comercialização, estudos de mercado e modelos mercadológicos/industriais/tecnológicos, envolvendo interações sociais, econômicas e ambientais. Contempla estudos de cadeias produtivas, de infraestrutura econômica e de serviços, considerando aspectos organizacionais e perspectivas de evolução da demanda, com apoio da construção de cenários e inserção da variável ambiental. Atua neste projeto como consultor da Arcadis Tetraplan. Responsável nesta AAE pela nota técnica sobre o complexo industrial matriz tecnológica – mercadológica.

**Marcelo Buzzatti**, Engenheiro Elétrico, com ênfase em Sistemas, pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Mestrando em Planejamento Energético, ênfase em Planejamento Ambiental pela COPPE/UFRJ. Foi responsável pela gerência de operações da *Bowme Global Solutions*, multinacional da área de globalização de software. Participou do projeto de elaboração do inventário dos gases de efeito estufa do município do Rio de Janeiro, publicado em 2000. Mais recentemente, participou na elaboração do inventário dos gases de efeito estufa dos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Atua como pesquisador do Laboratório Interdisciplinar do Meio Ambiente (LIMA). Responsável nesta AAE pelo tema infraestrutura energética.

**Maria Gravina Ogata**, Advogada e Geógrafa, com Mestrado em Geografia Física pela USP e Doutorado em Administração Pública pela *Universidad Complutense* de

Madrid. Foi a representante do Governo da Bahia no CONAMA entre 2003 e 2007 e foi Diretora da SEMARH no mesmo período. Coordenou diversos projetos financiados por bancos internacionais de desenvolvimento, bem como realizou trabalhos relacionados com gestão participativa das águas no semi-árido baiano e na bacia do Rio São Francisco. Possui trabalhos publicados sobre gestão de resíduos sólidos, legislação ambiental, recursos hídricos e urbanística. Atua neste estudo como representante da equipe da Romano & Associados. Responsável nesta AAE pelos aspectos legais e institucionais.

**Paulina M. Porto Silva Cavalcanti**, Engenheira Química, pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, mestre em Planejamento Energético com ênfase em Planejamento Ambiental, pelo Programa de Planejamento Energético da COPPE/UFRJ e doutoranda do mesmo curso. Analista ambiental, desde 1981, da Coordenadoria de Poluição do Ar da SEMA, atual IBAMA, e a partir de 1988, da Divisão de Qualidade do Ar da FEEMA/RJ. Atua como pesquisadora convidada do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA). Responsável nesta AAE pelo tema clima e recursos atmosféricos

**Selena Herrera**, Engenheira Agrônoma, pela Universidade Politécnica de Madrid (Espanha), mestre em Bioenergia pela Universidade Nova de Lisboa (Portugal) e doutoranda em Planejamento Energético pelo Programa Planejamento Energético da COPPE/UFRJ. Atua como pesquisadora do Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA), incluído o Grupo de Biocombustíveis e como colaboradora do professor John Wilkinson (CPDA/UFRJ) nas áreas de agricultura familiar e biocombustíveis. Responsável nesta AAE pelo tema agropecuária.

**Silvia Helena Menezes Pires**, engenheira elétrica, graduada pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), com Mestrado em Planejamento Energético e Ambiental pela COPPE/PPE/UFRJ, pesquisadora no Centro de Pesquisas de Energia Elétrica (CEPEL), desde 1986, coordenando os projetos da área de meio



ambiente. Mais recentemente, atua como colaboradora da equipe do LIMA/COPPE/UFRJ. Desde 1987, tem como principal área de atuação o planejamento ambiental dos empreendimentos do setor elétrico, com ênfase para o desenvolvimento de metodologias de avaliação de impacto ambiental, metodologias para inserção da dimensão ambiental como variável de planejamento e para avaliação ambiental estratégica, bem como auditorias e avaliações ambientais para empreendimentos/empresas do setor elétrico. Atua, também, na elaboração de inventários de recursos energéticos e avaliação do potencial de utilização para geração de energia elétrica. Responsável nesta AAE pela elaboração do relatório executivo.

**Wolfgang Friedrich Reiber**, Arquiteto, pela Universidade Técnica de Munique-Alemanha/UFBA. Urbanista pela Universidade de Paris VII – França. Planejamento Urbano – Tunísia/Unesco (71/72) e CONDER. Planejamento turístico ambiental – Secretaria da Cultura e Turismo, área de concentração – Programa PRODETUR – planejamento e implantação das APA turísticas da Bahia. Consultor na área de planejamento urbano-regional. Responsável nesta AAE pelos temas turismo e ocupação do território.

**William Wills**, Engenheiro elétrico-eletrônico pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, é mestre em Planejamento Energético com ênfase em Planejamento Ambiental pelo Programa de Planejamento Energético da COPPE/UFRJ. Desde 2008 cursa o Doutorado no mesmo programa. É pesquisador no Laboratório Interdisciplinar de Meio Ambiente (LIMA/COPPE/UFRJ) desde 2002, onde atua principalmente nos temas: Planejamento Energético, Planejamento Ambiental, Avaliação Ambiental Estratégica e Mudanças Climáticas. Atualmente, é também consultor do Ministério da Ciência e Tecnologia/PNUD para avaliação de projetos de MDL. Responsável nesta AAE pelo tema logística de transporte.



**Projeto PPE 11521**

**Avaliação Ambiental Estratégica do Programa  
Intermodal e Logístico do Porto Sul**

**Relatório Final  
Produto 6**

Prof. Emilio Lèbre La Rovere  
Coordenador do Projeto

Prof. Alexandre Salem Szklo  
Coordenador do Programa de Planejamento Energético

Prof. Segen Farid Estefen  
Diretor Superintendente da Fundação COPPETEC