

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS		
<b>AGRUPAMENTO HIDRELÉTRICA DE BELO MONTE</b>				
<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-HE-006	UHE BELO MONTE	R	Parcial	
<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
NENHUM				
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>				
<p>O projeto da Usina Hidrelétrica de Belo Monte constitui-se num dos melhores aproveitamentos já concebidos pelo setor elétrico brasileiro, quer do ponto de vista de sua eficiência econômico-energética, quer por sua importância estratégica, ao assegurar um aporte de 11.000 MW de energia aos sistemas interligados Norte/Nordeste e Sul/Sudeste/Centro-Oeste, aproveitando a sinergia decorrente das diferenças entre os ciclos hidrológicos que sustentam esses sistemas.</p> <p>A resistência manifestada por entidades ambientalistas nacionais e internacionais em face do porte dos impactos ambientais estimados nos estudos de viabilidade elaborados na década de 80 mostrou ao setor elétrico a necessidade de promover revisões na concepção original desse projeto. Isto resultou, inicialmente, na concepção de um novo arranjo das estruturas civis da usina, possibilitando a drástica redução da área do futuro reservatório (de 1.225 km<sup>2</sup> para 400 km<sup>2</sup>) e, conseqüentemente, dos impactos ambientais inicialmente previstos, mas com a mínima redução da potência instalada.</p> <p>Ou seja, o estudo de viabilidade demonstra a adequação desse aproveitamento a um elevado patamar de eficiência econômico-energético e ambiental. O complexo passou a ostentar uma das melhores relações entre produção de energia elétrica e alagamento do sistema elétrico brasileiro: 27,5 megawatts (MW) instalado por quilômetro quadrado alagado, contra 0,8 MW por quilômetro quadrado da usina de Porto Primavera, por exemplo. Mas o indicador mais favorável ao projeto seria o custo de geração do empreendimento, previsto em US\$ 12 por megawatt-hora (MWh) gerado. De acordo com analistas, as usinas hidrelétricas mais antigas, que já tiveram os seus investimentos depreciados, chegam a produzir o MWh a US\$ 20 de custo.</p> <p>Cumprido, entretanto, assinalar que o porte desse projeto e sua localização deverão requerer esforços conjuntos do governo federal e da iniciativa privada para sua viabilização financeira e logística de implantação.</p> <p>O projeto prevê a construção de dois trechos de linhas de transmissão, um para conectar a usina à região Nordeste, o outro para permitir o acesso da eletricidade ao sistema interligado Sul/Sudeste/Centro-Oeste. Um trecho envolveria a construção de duas linhas de 750 kV cada ligando Belo Monte a Sobradinho, na Bahia. O outro, também com duas linhas de 750 kV, partiria da hidrelétrica até Itumbiara, em Goiás.</p> <p>Em uma outra configuração em estudo, no entanto, com a interligação dos sistemas Norte/Nordeste com os sistemas Sudeste/Centro-Oeste, seria possível construir um único trecho, com três linhas de 750 kV cada, até Colinas, no Tocantins, de onde a energia entraria no sistema interligado. Essa mudança poderia reduzir o custo da transmissão em US\$ 1 bilhão.</p> <p>Devido ao seu porte e às suas características, este projeto permaneceu isolado, sendo o único deste agrupamento. Especialmente porque as modificações realizadas são insuficientes para amainar a resistência de algumas entidades ligadas às causas ambientalistas e indígenas ao empreendimento. Para eles, mesmo com a redução do reservatório da usina, a construção de Belo Monte representa o alagamento de uma área muito significativa e continua sendo uma ameaça à preservação da floresta e às comunidades ribeirinhas e indígenas que habitam a região do rio Xingu.</p>				
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>				
<p>Embora a nova concepção do projeto permita importante redução de impactos causados pelo alagamento de áreas florestadas, permanecem problemas referentes à indução de desmatamentos desordenados devido ao aumento de acessibilidade a áreas atualmente pouco alteradas. Permanecem também os problemas referentes à fragmentação do rio Xingu, com reflexos nos ciclos hidrológicos anual e diário e na fauna aquática. Adicionalmente, restam os problemas de ocupação desordenada do espaço urbano, principalmente em Altamira, pressionando a infra-estrutura de saneamento, os recursos hídricos e acentuando questões de saúde pública. Demanda estudos ambientais integrados, inclusive considerando a alternativa de não construção.</p>				
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>				
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso	
Econômico	(+)	Alta	Aporte energético expressivo proporciona maior garantia de fornecimento ao norte e nordeste e pelo sistema interligado ao restante do país. Estimulo ao crescimento econômico e demográfico de Altamira e entorno, com destaque para atividades produtivas ligadas a urbanização crescente, como prestação de serviços variados e comércio varejista.	
Social	(+)	Baixa	Maior oferta de energia reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial na região nordeste. Melhor provisão de bens e serviços básicos.	
Ambiental	(-)	Alta	Indução do processo de fragmentação e de supressão da Floresta Ombrófila presente na região. Interferências na dinâmica hidrológica do rio Xingu e nas comunidades aquáticas. Interferências diretas e indiretas em populações indígenas.	
Regional	(+)	Média	Consolidação do município de Altamira como centro regional, reforçando seu papel na rede urbana regional, com reflexos benéficos no atendimento das necessidades de bens e serviços da população de extensa área de influência.	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS			
<b>AGRUPAMENTO HIDROVIA MADEIRA-AMAZONAS</b>					
<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-GS-002	Gasoduto Urucu-UTE Porto Velho	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
ENERGIA-TR-027	Linha de Transmissão UHE Samuel-Arriquemes	R. Parcial		Plena	
ENERGIA-TR-028	Linha de Transmissão Arriquemes-Ji-Paraná	R. Parcial		Plena	
TRANSP-AP-007	Aeroporto de Porto Velho - Ampliação do terminal de carga doméstica	R		Plena	
<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
TRANSP-RV-017	MT-235, de Comodoro a Campo Novo dos Parecis	Em Execução	-	-	-
MAM-017-RV-01	BR-317, da Fazenda Vaca Branca a Assis Brasil	Implantada / Oportunidade	Descartada	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003. Em execução o trecho Brasília-Assis Brasil, com extensão de 110 km, dos quais 50 km encontram-se implantados.
MAM-023-RV-03	BR-317, de Rio Branco a Boca do Acre	Implantada / Oportunidade	Descartada	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003. Em execução o trecho Rio Branco-Divisa AC/AM, de 98 km. O trecho Divisa AC/AM-Boca do Acre permanece como oportunidade de investimento.
MAM-002-AP-01	Aeroporto de Porto Velho - Novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.
MAM-019-RV-02	BR-230, de Humaitá a Lábrea	Em execução	-	2003	-
MAM-039-RV-12	BR-364, de Sena Madureira a Cruzeiro do Sul	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003. Em execução os trechos Rodrigues Alves/Rio Liberdade (29,5 km) e Feijó-Taranacá (38,5 km).
OES-025-RV-08	Várias Rodovias no Oeste – BR-174/MT, BR-364/MT, BR-364/RO	Implantada	-	2002	BR-174/MT, Cárceres - Comodoro (524 km): implantado. BR-364/MT, Alto Araguaia - Rondonópolis (130 km): obras em execução; BR-364/RO, diversos trechos: obras em execução.
MAM-022-TR-05	Linha de Transmissão de Abunã a Guajará-Mirim	Implantada	-	2002	Previsão para energização da LT Abunã/Gujará Mirim e as subestações associadas para março de 2002.
MAM-012-TR-03	Linha de Transmissão de Porto Velho a Rio Branco	Implantada	-	2002	Inclui trechos Porto Velho I a Universidade (20 km), Universidade a Abunã (170 km) e Abunã a Rio Branco (304 km). SE Rio Branco construída. Em instalação o canteiro de obras da SE Abunã. Bases em final de execução e mais de metade das torres montadas.
MAM-013-TR-04	Linha de Transmissão de Porto Velho a Vilhena	Programada / Oportunidade	Parcialmente incluída	2003	Início de execução previsto para 2002 do trecho Jiparanã/P. Bueno/Vilhena (279 km) estando incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003; LT de Porto Velho/Jiparanã (359 km), não incluído no PPA, remanesce como Oportunidade.
MAM-005-TE-02	UTE PORTO VELHO	Em execução	-	2003	Empreendimento substituído pela UTE Termonorte II. Operação comercial: 74 MW em 2001 com 1ª máquina a diesel, 74 MW em 2002 e 197 MW em 2003. A partir de final de 2003 passará a operar com o gás natural de Urucu.
MAM-016-PO-03	Terminal de Contêineres no Porto de Porto Velho	-	Descartada	-	-
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>					
<p>Este agrupamento, composto de projetos intersetoriais, objetiva proporcionar a base em infra-estrutura econômica na região do entorno de Porto Velho, de modo a permitir que a Hidrovia Madeira-Amazonas desempenhe seu papel de meio de transporte de alta capacidade para o escoamento da soja do norte de Mato Grosso e da Chapada dos Parecis, em Rondônia.</p> <p>Para tanto, o agrupamento tende a consolidar Porto Velho como pólo dinâmico regional, beneficiando-se de projetos que permitem explorar sinergia vertical e multisetorial. Alguns projetos respondem à lógica de integração estratégica da região, próxima à fronteira com a Bolívia. Por tais motivos, este é um dos agrupamentos que apresentam destaque por seu caráter de integração internacional.</p> <p>As propostas de projetos deste agrupamento buscam assim atender sinergicamente as necessidades regionais que esse escoamento vai derivar. Neste papel, Porto Velho adquire papel fundamental como âncora virtual do agrupamento, com demandas crescentes tanto para transportes rodoviários e aeroportuários, como também em energia, que precisam ser implementados. O agrupamento compõe-se do terminal de passageiros e cargas do aeroporto dessa cidade, da pavimentação de trechos de rodovias em Rondônia, Mato Grosso, Pará e Acre para captação e escoamento de cargas, de uma termelétrica em Porto Velho, do trecho associado de gasoduto, e três linhas de transmissão para distribuição energética para Rondônia e Acre, projetos esses, em grande parte, já implantados ou em execução.</p> <p>O arranjo de projetos do setor elétrico na região deverá permitir que o gás de Urucu chegue a Porto Velho, onde se gerará energia para atender à demanda regional, espraiando-se dali para outras localidades através de linhas de transmissão. As unidades isoladas de geração de energia em localidades como Rio Branco seriam desativadas ou eventualmente mantidas como "back up" de segurança.</p>					
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>					
<p>Este agrupamento induz processos de supressão das Florestas Ombrófilas presentes no interflúvio Purús/Madeira, principalmente devido à acessibilidade proporcionada pelas obras de implantação do gasoduto. Reforça também o processo de desflorestamento no norte de MT. Adicionalmente, intensifica a urbanização desordenada em Porto Velho, o que se reflete em problemas de saúde pública e deterioração de mananciais. Demanda análise de alternativas para suprimento de energia, de forma a evitar a fragmentação da Floresta entre Urucu e Porto Velho, ou de adoção de tecnologias de ponta para implantação e manutenção do gasoduto. Demanda também ações de planejamento e ordenamento territorial, fiscalização, incentivo a atividades econômicas sustentáveis e investimentos em infra estrutura de saneamento e de saúde pública.</p>					
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Melhoria na logística de transporte com a articulação de rodovias para sua integração com a hidrovia Madeira-Amazonas, facilitando o escoamento de grãos para exportação na região do Estado de Rondônia e do norte de Mato Grosso até Parecis. Suporte energético de fonte térmica (gás), abastecendo Porto Velho e seu entorno e permitindo que os usuários produtivos possam expandir suas atividades.		
Social	(+)	Média	Alguma melhoria no desenvolvimento social para os municípios produtores de grãos da região noroeste do Estado do Mato Grosso devido ao aumento de postos de trabalho oferecidos nesses setores produtivos.		
Ambiental	(-)	Alta	Indução do processo de fragmentação e focos de queimada com substituição das florestas do interflúvio Purús/Madeira dada principalmente pela implantação do gasoduto. Expansão do desflorestamento e da agropecuária e do norte de MT. Intensificação da urbanização desordenada em Porto Velho, com reflexos no ecossistema aquático e na saúde pública.		
Regional	(+)	Baixa	Reforço do papel de centro urbano de Porto Velho na rede regional e possibilidade de redução de desequilíbrios intra-regionais na porção periférica da Amazônia brasileira.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS			
<b>AGRUPAMENTO LOGÍSTICA DE MANAUS</b>					
<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-GS-001	Gasoduto Coari-Manaus	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
ENERGIA-TE-020	UTE MANAUS	R		Parcial	
TRANSP-AP-008	Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	R		Parcial	
<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
MAM-020-PO-05	Terminal de Passageiros no Porto de Manaus	Implantada	-	2002	Além da Estação de Passageiros, o projeto atual contempla a revitalização do Porto. Na execução vêm sendo utilizados recursos privados e do Governo do Estado do Amazonas.
MAM-015-PO-02	Terminal do novo Porto de Manaus	Em execução	-	2004	Projeto e Obras Paralisadas pendências judiciais. Vem sendo implantado com recursos privados e do Estado do Amazonas. Administração da Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas-SNPH.
MAM-003-AP-02	Aeroporto Internacional Eduardo Gomes - Ampliação do terminal de carga doméstica	-	Descartada	-	Estudo em elaboração.
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>					
<p>Os projetos componentes do agrupamento têm como objetivo fortalecer o capital físico existente em Manaus, principal núcleo de desenvolvimento da Amazônia, complementando e melhorando a logística deste centro produtor e distribuidor de cargas, associado à Zona Franca de Manaus – ZFM, ao seu complexo eletroeletrônico entre outras atividades. Procura-se, desse modo, por meio de projetos portuários e aeroportuários, aumentar a eficiência da distribuição de cargas e importação de bens necessários para atender às demandas da matriz produtiva e da população. Complementarmente, pretende-se regularizar a disponibilidade de energia, através da instalação de uma UTE e da construção de um gasoduto.</p> <p>Em termos espaciais, espera-se que essas melhorias favoreçam a melhoria da acessibilidade a Manaus, consolidando seu papel na organização regional, pois se trata de área privilegiada e estratégica para seu desenvolvimento. O agrupamento tem assim na Zona Franca de Manaus seu ponto de apoio, constituindo o âncora virtual capaz de potencializar os efeitos dos investimentos esperados.</p> <p>Além dos projetos em transporte aéreo e fluvial, este agrupamento também inclui a consolidação da nova usina termelétrica de Manaus e o gasoduto a ela associado, para transportar o gás natural de Urucu desde Coari (até onde já está operacional a primeira fase do poliduto da Petrobrás). Tal arranjo (usina termelétrica a gás natural e respectivo gasoduto) deverá equacionar de vez os graves problemas de descontinuidade de fornecimento de energia vivenciados em Manaus, que enfrenta problemas de confiabilidade e de custos pouco competitivos na atual configuração, que já mistura as matrizes hídrica e térmica em um sistema parcialmente composto por unidades não muito eficientes.</p> <p>Manaus, com cerca de 1,5 milhão de habitantes e um parque de 400 fábricas incentivadas que faturam US\$ 10 bilhões/ano, é o principal mercado amazônico. Só o parque de geração de energia e as indústrias consumirão, de imediato, 4 milhões de m<sup>3</sup>/dia.</p>					
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>					
<p>Este agrupamento deve fortalecer a base econômica de Manaus, devido à melhor acessibilidade e à regularização no suprimento de energia, podendo intensificar processos de urbanização desordenada, refletindo-se em deterioração de recursos hídricos, de ecossistemas florestais e ribeirinhos do entorno da área urbana e em problemas de saúde pública. O traçado do gasoduto, por sua vez (Urucu - Coari - Manaus), promove interferências em várzeas do rio Solimões, em áreas frágeis e de interesse conservacionista. Por outro lado, pode ser oportunidade de desenvolvimento de tecnologias de ponta para implantação e manutenção de gasodutos com redução ao mínimo dos impactos ambientais. Demanda investimentos em pesquisas tecnológicas, ações de planejamento e ordenamento territorial, fiscalização, incentivo a atividades econômicas sustentáveis e investimentos em infra estrutura de saneamento e de saúde pública.</p>					
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Contribuição à consolidação do papel econômico de Manaus - o maior centro produtor e distribuidor de cargas variadas da Amazônia.		
Social	(+)	Baixa	Discreta melhoria nas condições de vida da população no entorno da Zona Franca de Manaus.		
Ambiental	(-)	Alta	Intensificação da urbanização desordenada em Manaus, com reflexos na saúde pública e nos ecossistemas aquáticos e terrestres do entorno. Possibilidade de indução do processo de fragmentação das florestas e focos de queimada do interflúvio Juruá/Purus em decorrência do extrativismo madeireiro. Possibilidade de conflito com atividades turísticas.		
Regional	(+)	Baixa	Consolida o papel de Manaus como metrópole regional na organização regional, provedor de bens e serviços para uma extensa área de influência.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS				
OIAPOQUE	<b>AGRUPAMENTO OIAPOQUE</b>					
	<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>					
	CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
	TRANSP-AP-001	Aeroporto de Macapá - Novo terminal de carga doméstica	R		Plena	
	TRANSP-AP-002	Aeroporto de Macapá - Novo terminal de passageiros e ampliação do pátio de aeronaves	R		Parcial	
	ENERGIA-TE-021	UTE MACAPÁ	R		Parcial	
	<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>					
	CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
	ARN-005-RV-01	BR-156, de Ferreira Gomes a Oiaoque	Implantada / Oportunidade	Descartada	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003. Em obras 118 km, trecho Ferreira Gomes-Rio do Breu, dos quais 44 km e a ponte sobre o rio Tracajuba encontram-se implantados.
	ARN-015-PO-01	Porto de Santana	Implantada	-	2002	Concluída a instalação de defesa. Em execução a implantação da iluminação do Pier 2 e a modificação da iluminação do Pier1. Parceiro: Companhia Docas do Pará-CDP.
ARN-007-RV-02	BR-156/AP-010, de Laranjal do Jari a Mazagão e Macapá	Programada / Oportunidade	Descartada	2006	BR-156/AP - Obra contratada e paralisada por pendência judicial. AP-010 - permanece como oportunidade de investimento.	
ARN-003-TR-01	Linha de Transmissão de Central a Santana	Implantada	-	2002	Licitação em fase de julgamento (habilitação dos concorrentes).	
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>						
<p>Este agrupamento multi-setorial deverá contribuir decisivamente para a implementação de uma política de desenvolvimento para o Estado do Amapá, não apenas orientada para a economia local, mas para a economia de uma área de produção mais abrangente, que busca integrar este estado setentrional brasileiro à Guiana Francesa.</p> <p>Entendendo a importância estratégica de Macapá como capital do estado e pólo potencial de desenvolvimento, torna-se fundamental, para o êxito na implementação de tal política de desenvolvimento, o reforço da infra-estrutura regional de transporte e energia elétrica.</p> <p>Os projetos de energia elétrica deverão garantir, por algum tempo, o equilíbrio no sistema isolado de Macapá. Os investimentos no aeroporto de Macapá deverão oferecer as condições necessárias para o desempenho de funções de centro regional de serviços e, finalmente, os investimentos na rodovia BR-156, proporcionarão as condições para a integração física entre o Norte e o Sul do Estado do Amapá. Desta forma, a BR-156 se configura como o projeto-âncora deste agrupamento, dada sua função vertebradora da porção do Eixo Arco Norte no Estado do Amapá.</p>						
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>						
<p>Ao contribuir para a implementação de uma política de desenvolvimento para o Estado do Amapá, este agrupamento pode estabelecer um marco na história da apropriação dos recursos da paisagem da região, se forem implementadas formas sustentáveis de apropriação dos recursos da paisagem, com fortalecimento de atividades ecoturísticas, de biotecnologia e de eco-indústrias, contribuindo para a manutenção e utilização sustentável das extensas áreas florestadas atualmente existentes. No sentido inverso, pode representar fator de indução de formas não ordenadas de ocupação, revertendo a tendência atual, de cunho conservacionista e de sustentabilidade, observada no Estado. Demanda planejamento e ordenamento territorial, apoio à pesquisa científica voltada para a biodiversidade e biotecnologia e incentivos a atividades econômicas voltadas para utilização sustentável dos ecossistemas florestais.</p>						
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>						
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso			
Econômico	(+)	Média	Viabilização de variada logística de transporte rodoviário/aeroportuário facilitando os centros sub-regionais de serviços e integrando fisicamente o Amapá, o Pará, o sudoeste de Macapá e a Guiana Francesa. Suporte de energia que garante maior equilíbrio entre oferta e demanda no sistema isolado de Macapá. Estimulo à expansão de segmentos produtivos locais como ourivesaria e gemas, oleiro/cerâmico, minero-metalúrgico (ouro, manganês e caulim), madeira e turismo.			
Social	(+)	Baixa	Discreta melhoria nas condições de vida da população principalmente aquela associada às atividades de mineração e de turismo.			
Ambiental	(-)	Alta	Intensificação do processo de ocupação e de apropriação dos recursos da paisagem devido à maior acessibilidade e à adição de energia ao sistema. Possibilidade de deterioração dos ecossistemas atualmente íntegros devido ao extrativismo madeireiro e a mineração, conflitando com atividades turísticas e de biotecnologia. Por outro lado, pode contribuir para o fortalecimento de atividades ecoturísticas e de biotecnologia.			
Regional	(+)	Baixa	Discreta melhoria na integração da rede urbana de Macapá.			

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS			
<b>AGRUPAMENTO RODOVIÁRIO TAPAJÓS</b>					
<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-RV-008	BR-230, de Rurópolis a Itaituba	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-RV-009	BR-163, de Matupá a Itaituba	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
MAM-030-RV-07	BR-163, de Santarém a Rurópolis	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
MAM-027-RV-04	BR-230, de Marabá a Altamira	Em execução	-	2003	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
MAM-028-RV-05	BR-230, de Altamira a Rurópolis	Programada	-	2003	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. Aguarda liberação de empenho para assinatura do contrato de obras e serviços. Obra deverá iniciar em 2002.
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>					
<p>Em sua concepção original, o Portfólio 2000-2007 possuía um agrupamento denominado "Rodoviário de Santarém", constituído de 4 projetos, dos quais remanesce apenas um pequeno trecho interligando Rurópolis e Itaituba. Nas discussões posteriores ocorridas nos Estados, que trouxeram aperfeiçoamentos, foi incluído um agrupamento, denominado "Rodoviário Tapajós", constituído de apenas um projeto interligando Itaituba e Matupá, o qual permanece remanescente. Agora propõe-se que o pequeno trecho Itaituba-Rurópolis passe a compor esse agrupamento, como uma extensão do projeto da BR-163.</p> <p>A BR-163 é a única ligação rodoviária entre Itaituba e o norte do Mato Grosso, sendo alternativa à Hidrovia Teles Pires-Tapajós ao permitir o escoamento de grãos do cerrado dos Eixos Oeste e Araguaia-Tocantins em direção aos portos exportadores do Pará, em Santarém e Belém.</p> <p>A pavimentação do trecho Rurópolis-Itaituba da BR-230 pode ainda favorecer atividade de turismo na região (Parque Nacional da Amazônia e Floresta Nacional de Tapajós).</p>					
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>					
<p>Este agrupamento possibilita a intensificação da pressão antrópica sobre a Floresta Ombrófila ao longo da Rodovia Transamazônica (BR-230), nos trechos entre Santarém a Altamira, contribuindo para a progressiva fragmentação da Floresta Ombrófila. Da mesma forma, esse processo de pode ser intensificado ao longo da rodovia Matupá a Itaituba, induzindo a ocupação desordenada no sentido sul/norte. Demanda estudos considerando a alternativa de não realização da obra. Demanda ações de planejamento e ordenamento territorial, fiscalização, incentivo a atividades econômicas sustentáveis e investimentos em infra estrutura de saneamento e de saúde pública.</p>					
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Melhoria de acessibilidade rodoviária e alternativa à hidrovia Teles Pires-Tapajós que atende ao escoamento de grãos do cerrado dos eixos Oeste e Araguaia-Tocantins em direção aos portos exportadores do Pará, em Santarém e Belém, além de favorecer o turismo. Exploração predatória da madeira principalmente no entorno da rodovia entre Matupá e Itaituba.		
Social	(+)	Baixa	Melhoria no desenvolvimento social devido a melhores salários pagos nas frentes produtivas e por oferta de serviços básicos mais adequados.		
Ambiental	(-)	Alta	Intensificação do processo de substituição dos ecossistemas florestais por agroecossistemas, com intensificação de focos de desmatamento e queimadas, e de ocupação ao longo do rio Tapajós. Riscos de deterioração de atrativos naturais, da qualidade das águas e das condições de saneamento e de saúde pública. Indução de processos de fragmentação de extensa área da Floresta Ombrófila entre Matupá e Itaituba.		
Regional	(+)	Baixa	Incentivo à articulação comercial e à integração regional entre as regiões Oeste e Norte.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: NORTE		EIXOS: ARCO-NORTE E MADEIRA-AMAZONAS			
<b>AGRUPAMENTO RODOVIAS DE BELÉM</b>					
<b>COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-RV-006	PA-252, de Viseu à PA-242	R		Plena	
TRANSP-RV-007	PA-256, de Tomé-Açu à BR-010	R		Plena	
<b>PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS</b>					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
MAM-024-RV-08	PA-253, de Capitão Poço à BR-010	Implantada	-	2000	-
<b>JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO</b>					
<p>Os projetos componentes do agrupamento têm como objetivo fortalecer o capital físico existente em Belém e região de entorno, importante área de desenvolvimento da região Amazônica, complementando e melhorando a logística deste centro produtor e distribuidor de cargas, onde se localiza a maioria da população do estado do Pará.</p> <p>Procura-se, desse modo, por meio de projetos rodoviários, aumentar a eficiência do escoamento de cargas para atender às demandas da matriz produtiva e da população regional.</p> <p>Em termos espaciais, espera-se que essas melhorias favoreçam a acessibilidade a Belém e o tráfego numa das regiões mais povoadas do Pará, consolidando seu papel na organização regional, pois trata-se de área privilegiada e estratégica para seu desenvolvimento.</p> <p>O agrupamento tem em Belém seu ponto de apoio, com seus acessos constituindo o âncora virtual, podendo potencializar os efeitos dos investimentos esperados.</p> <p>A pavimentação do trecho da PA-252 pode favorecer clusters de fruticultura, piscicultura e turismo na região de Bragança-PA. Atualmente o trecho encontra-se quase em sua totalidade como estrada de terra, o que provoca descontinuidades no escoamento e perdas na produção. Pode-se dizer que, diante do seu grande potencial produtivo, a região de Tomé Açu esta praticamente isolada em razão da precariedade do acesso rodoviário.</p> <p>A pavimentação da PA-256, por sua vez, permite melhor acesso da região de Tomé Açu e Paragominas à Belém-Brasília, uma das principais rodovias do país, também favorecendo o cluster de fruticultura da região.</p>					
<b>CONDICIONANTES AMBIENTAIS</b>					
<p>Este agrupamento intensifica a pressão antrópica sobre remanescentes da Floresta Ombrófila na região leste do Pará e oeste do Maranhão. Pode favorecer atividades ecoturísticas e de biotecnologia na região de Viseu, devido à melhoria na acessibilidade, mas com riscos de indução de processos de urbanização desordenada, pressionando a infra-estrutura de saneamento e ecossistemas de mangues. Demanda ações de planejamento e ordenamento territorial, fiscalização, incentivo a atividades econômicas sustentáveis e investimentos em infra estrutura de saneamento e de saúde pública.</p>					
<b>SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE</b>					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Melhoria de acessibilidade e facilidade do escoamento dos arranjos produtivos como fruticultura e piscicultura através da ligação de pequenas rodovias com a Belém/Brasília, incentivando a produtividade e gerando maior infra-estrutura para o setor turístico principalmente em Bragança.		
Social	(+)	Baixa	Contribuição para melhoria das condições de vida da população pelo favorecimento do escoamento da produção de fruticultura e piscicultura e pelo incentivo ao turismo.		
Ambiental	(-)	Média	Intensificação de processo de fragmentação da Floresta Ombrófila Densa na região leste do Pará e oeste do Maranhão. Pode ocorrer pressão sobre infra estrutura de saneamento, com reflexos na saúde pública nas áreas urbanas de Paragominas, Viseu e Bragança. Por outro lado, pode contribuir para o fortalecimento de atividades ecoturísticas e de biotecnologia, já existentes na região de Viseu.		
Regional	(+)	Baixa	Redução dos desequilíbrios inter-regionais e melhoria da rede urbana da região de Bragança, à medida que integra com a rodovia Belém/Brasília.		