

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO NORTE DO PARANÁ					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-AP-024	Aeroporto de Londrina - Novo aeroporto	R		Parcial	
TRANSP-RV-031	BR-369, de Ourinhos a Ibitiporã	R		Parcial	
TRANSP-RV-032	BR-277, de Santa Terezinha de Itaipu a Cascavel	R		Parcial	
TRANSP-RV-033	PR-317, de Campo Mourão a Maringá	R		Plena	
TRANSP-RV-034	BR-369/376, de Arapongas a Apucarana, Maringá e Paranavaí	R		Plena	
TRANSP-RV-036	PR-272, de Curiúva a Siqueira Campos	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
NENHUM					
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Todos os 6 projetos originalmente integrantes do agrupamento permanecem remanescentes.</p> <p>O agrupamento Norte do Paraná tem por objetivo reforçar e aprimorar uma parte do sistema de transporte rodoviário do eixo, no sentido Leste-Oeste, de forma a facilitar o escoamento do intenso fluxo de cargas a granel, do Oeste de São Paulo e do Paraná, em direção aos portos de Paranaguá e Santos, com retorno de outras cargas do litoral para o interior, com a mesma intensidade.</p> <p>Este agrupamento, por sua posição geográfica, configura-se como um verdadeiro eixo vertebrador natural do sistema rodoviário regional, coletando e distribuindo o fluxo de cargas e passageiros pelas demais rodovias que irrigam essas produtivas áreas do Eixo Sudoeste. Observe-se que essas rodovias transportam produtos similares e apresentam volumes de tráfego também similares.</p> <p>Trata-se de um agrupamento que integra a porção Sul do Eixo Sudoeste, sendo bastante complementar ao agrupamento de projetos do modal ferroviário localizado na mesma área de influência, o Corredor de Exportação do Paraná (vide). O agrupamento também se relaciona de forma praticamente complementar ao agrupamentos de projetos Hidrovia Tietê-Paraná, bem como a agrupamentos de projetos do setor elétrico localizados na mesma área de influência geográfica, tais como o agrupamento Energia do Tibagi e o Iguçu, por exemplo, ambos parcialmente localizados no Eixo Sudoeste, mas predominantemente concentrados no Eixo Sul.</p> <p>A âncora desse agrupamento é o corredor rodoviário Londrina-Ourinhos, que corta uma das áreas mais densas do eixo, seja do ponto de vista da urbanização e da rede de cidades, seja sob a ótica da produção de grãos. É uma conexão interestadual cuja expansão deverá beneficiar diversos projetos rodoviários e de transporte, proporcionando a melhoria de tráfego nessa porção Sul do Eixo Sudoeste para a Rede Sudeste e para o Eixo Sul, agindo, portanto como fator de integração entre eixos. O aeroporto de Londrina complementa a demanda específica de transporte, pois se localiza no pólo regional de serviços e centro de decisões de toda o Oeste Paranaense.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento intensifica as pressões sobre os ecossistemas remanescentes, em uma região de grande suscetibilidade à erosão e onde os níveis de desmatamento são muito altos. Medidas de conservação de remanescentes e de recuperação da cobertura vegetal são prioritárias, assim como ações de manejo e controle de erosão, de ordenação da ocupação das áreas urbanas periféricas e de expansão da infra-estrutura de saneamento.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Os ganhos de acessibilidade e redução de custos de transportes em uma área com dinâmica de expansão econômica consolidada contribuem para melhorar sua produtividade e eficiência sem, porém alterar sua trajetória de crescimento.		
Social	(+)	Baixa	Discreta melhoria na evolução do mercado de trabalho em cadeias produtivas de grãos com reflexo no processo de inclusão social na região oeste de São Paulo e do Paraná.		
Ambiental	(-)	Média	Intensificação de pressões sobre os remanescentes naturais em uma região fortemente antropizada.		
Regional	(+)	Baixa	A dinâmica espacial do crescimento econômico permanece com padrão semelhante, reforçando movimentos no sentido leste oeste com maiores níveis de produtividade.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO INFRA-ESTRUTURA CAPIXABA					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-AP-011	Aeroporto de Vitória - Novo aeroporto	R		Parcial	
TRANSP-PO-031	Porto público de Barra do Riacho	R		Parcial	
TRANP-RV-025	BR-101, da Divisa RJ/ES a João Neiva	R		Plena	
TRANSP-PO-032	Obras no Terminal Norte Capixaba	N		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-049-TE-06	UTE NORTE CAPIXABA	-	Descartada	-	Operação comercial: 150 MW em 2003 e 100 MW após 2003. Identificada como Norte Capixaba (Linhares, ES) e não em São Mateus como previsto no Portfólio. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
RSE-165-FV-17	Ferrovias Litorânea Sul, entre Cobiça e Flexal	-	Descartada	-	-
RSE-166-PO-05	Recuperação do Porto de Barra do Riacho	Ampliada	-	-	-
RSE-104-RV-13	BR-101, da Divisa RJ/ES a João Neiva	Oportunidade	Descartada	-	Em licitação para concessão à iniciativa privada
RSE-111-TE-13	UTE VITÓRIA	-	Descartada	-	Excluída do PPT-Programa Prioritário de Termelétricidade em função do gasoduto Cabiúnas.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
São 3 os projetos remanescentes (1 deles ampliado) de um total de 6 originalmente propostos, além de 1 nova intervenção proposta.					
Esse agrupamento é composto por projetos de infra-estrutura em transporte no Espírito Santo. Em Vitória, cidade importante para o turismo e negócios de carga, apresenta-se a construção de um novo aeroporto que pode se ligar com os aeroportos da Rede Sudeste, com o agrupamento da Ponte Aérea ou com o agrupamento Aeroportos Internacionais de São Paulo. Entretanto, esse projeto, que tem papel de âncora do agrupamento, é mais relacionado a seu serviço local, estando diretamente ligado aos demais projetos de rodovia e portos da região, que apresentam gargalos com crescente demanda de carga geral. A alternativa para a construção do novo aeroporto é a ampliação do aeroporto já existente, mas, existem limitações técnicas para sua expansão.					
No porto público de Barra do Riacho apresenta-se a construção de três novos terminais. Atualmente, só existe um terminal especializado. A intenção é viabilizar o uso da região portuária para movimentação de carga geral.					
Outra intervenção está prevista no Terminal Norte Capixaba, onde existe a necessidade de atender à crescente demanda de carga geral tanto para transporte de longo curso como de cabotagem. Estima-se que tal demanda deva ultrapassar 270 mil ton para embarque e 300 mil ton para desembarque em 2011. Também a movimentação de grãos líquidos vem crescendo acentuadamente devendo atingir volumes superiores a 300 mil ton/ano nos próximos anos, o que justifica os investimentos com essa finalidade.					
Em rodovia, apresenta-se a duplicação da BR-101, no trecho entre a divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo até João Neiva. Esse trecho da rodovia já se apresenta no limite da sua capacidade. A redução no custo de transporte anual é estimada em R\$265 milhões para 2011. A carga transportada anualmente em 2011 deverá ser igual a 93 milhões de toneladas.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
O conjunto de empreendimentos, que apresentam restrições ambientais altas, deverá incrementar atividades de turismo ao longo da costa capixaba, pela melhoria da acessibilidade, em região onde predominam áreas de pressão antrópica extremamente alta e muito alta, induzindo modificações no uso e ocupação do solo, pressionando ecossistemas de mangue, de restinga e remanescentes de Mata Atlântica, bem como os recursos pesqueiros. Estes efeitos demandam ações concretas de zoneamento e ordenamento territorial, conservação da biodiversidade e de implantação/expansão de infra-estrutura de saneamento.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Os ganhos de acessibilidade aérea repercutem no turismo e encadeia maior animação em serviços de apoio área com dinâmica de expansão econômica consolidada sem porém alterar sua trajetória de crescimento.		
Social	(+)	Média	Melhoria local na evolução da oferta qualitativa e quantitativa de trabalho no setor turístico, em Vitória podendo atingir outros municípios da faixa litorânea do Espírito Santo.		
Ambiental	(-)	Média	Chances de ocupação desordenada no entorno de núcleos urbanos e em menor grau, intensifica alterações na faixa costeira, afetando potencialmente ecossistemas estuarinos, Mata Atlântica e recursos pesqueiros, podendo gerar conflitos com as atividades turísticas e de maricultura na região norte do litoral capixaba.		
Regional	(+)	Baixa	Permanência do padrão de concentração da produção, com maior extensão do processo de metropolização.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA DO SUL (ANTIGO TRANSPOSIÇÃO DE ITAIPU)					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL		
ENERGIA-GS-003	Gasoduto Salta (ARG)-São Paulo (BR)	N	Parcial		
ENERGIA-GS-004	Gasoduto Colônia (URU)-Porto Alegre (BR)	N	Plena		
TRANSP-HV-004	Eclusas no Reservatório de Itaipu	R	Parcial		
ENERGIA-TR-038	Linha de Transmissão Uruguai-Brasil (Pres. Médici)	N	Plena		
ENERGIA-TR-040	Linha de Transmissão UHE Itaipu-UHE Yacyretá-UHE Corpus Christi	N	Plena		
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
NENHUM					
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Em sua concepção original, o Portfólio 2000-2007 possuía 1 agrupamento denominado "Transposição de Itaipu", constituído de 1 único projeto ainda remanescente. Agora propõe-se que o projeto das eclusas passe a compor um agrupamento mais amplo, denominado Integração da América do Sul – característica comum a todos os projetos que o integram.</p> <p>Neste agrupamento os projetos se interrelacionam em virtude das dificuldades e desafios técnicos e políticos de viabilização por envolver outros países da América do Sul. A construção de um sistema de eclusas no reservatório de Itaipu objetiva abrir uma nova alternativa, interna ao País, de escoamento de produtos para o Mercosul, em contraposição às ligações litorâneas existentes, respondendo ao crescente fluxo comercial com os países do Cone Sul. A abertura desse canal de escoamento potencializaria as condições de desenvolvimento da área de influência da Hidrovia Tietê-Paraná, no Eixo Sudoeste, local onde se concentram pólos dinâmicos ligados a atividades agro-industriais envolvendo soja, laranja, café, algodão, cana-de-açúcar, além de bovinos e avicultura, e onde estão ocorrendo investimentos em novas indústrias e terminais.</p> <p>Com essa transposição, a navegabilidade da Hidrovia Tietê-Paraná se estenderia dos atuais 2.400 km em território brasileiro, para 7.000 km até Buenos Aires, embora haja duas outras barragens no percurso, Yaceritá, já construída e contando com eclusa, e Corpus Christi, ainda em projeto, mas que também deverá conter uma eclusa, já que os portos da Argentina estão a jusante. Há grande interesse por esse projeto tanto pela Argentina quanto pelo Paraguai. Assim, esse projeto configura-se como âncora do agrupamento.</p> <p>Atualmente existe a necessidade de transbordo rodoviário de 35 km em Itaipu, entre os terminais de Porto Franco e Hernandárias, que aumenta o custo devido ao transporte intermodal. Por outro lado, as demandas estimadas atuais nesse trecho da Hidrovia são expressivas, situando-se em torno de 3 milhões de toneladas anuais.</p> <p>Cabe ressaltar a existência de significativos desafios técnicos (vencer o desnível de Itaipu, em quase 120 m), bem como geopolíticos, tais como a necessidade de executar o projeto na margem paraguaia (já que a brasileira é ocupada pela área urbana de Foz do Iguaçu), além do fato de permitir que o valor agregado no beneficiamento da soja se realize nas esmagadoras de grãos localizadas na Argentina, em direção a Buenos Aires.</p> <p>Até certo ponto, a demanda identificada acima pode ser desviada para esmagamento nos Eixos Sudoeste ou Sul (no Estado do Paraná, por exemplo), ou mesmo para exportação pelos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. Isso seria feito através de um agrupamento que se configura parcialmente como alternativo e parcialmente como concorrente a esse, que é o agrupamento denominado Corredor de Exportação do Paraná (vide).</p> <p>Em contrapartida, duas linhas de transmissão estão sendo previstas, uma delas fazendo a interconexão elétrica entre o Brasil e o Uruguai contemplando a exportação de energia térmica a gás natural, e outra fazendo a interconexão entre a Argentina e o Brasil permitindo otimizar o manejo hidrológico das UHEs binacionais existentes Yacyretá e Corpus Christi.</p> <p>Os projetos de gasoduto desse agrupamento tem o objetivo de interligar o gás natural da Bacia Noroeste da Argentina e os estados de Santa Catarina, Paraná e São Paulo no Brasil, bem como interligar Colônia no Uruguai com Porto Alegre no Brasil. Esses gasodutos fazem parte da rede de interligação gaseífera no Cone Sul, ampliando a integração energética do Brasil com a América do Sul.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento apresenta aspectos positivos ao possibilitar a substituição de carvão por gás nas UTEs, amenizar a fragmentação do ecossistema aquático do rio Paraná e, principalmente, representar rota alternativa ao porto de Paranaguá. Por outro lado, indiretamente pressiona ecossistemas terrestres, notadamente Cerrados, ao favorecer a expansão agrícola, e interfere em ambientes aquáticos e ribeirinhos, devido à implantação da hidrovia. Medidas de ordenamento territorial, de fiscalização, de recuperação de áreas degradadas, monitoramento da ictiofauna e de conservação de ecossistemas remanescentes fazem-se, portanto, necessárias.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Maior articulação comercial e integração produtiva, com menores custos de transportes e redução de riscos de déficit de energia, provocam um fortalecimento do Mercosul como organização e atração de investimentos em variadas cadeias produtivas. Inclui-se também a ampliação das possibilidades para utilização dos recursos hídricos.		
Social	(+)	Baixa	Melhoria da evolução do mercado de trabalho nas cadeias produtivas do entorno da Hidrovia Tietê-Paraná estendendo-se na direção de Buenos Aires, com reflexos benéficos na distribuição da renda das famílias residentes.		
Ambiental	(+)	Média	Tem efeitos positivos devido à redução da pressão sobre a baía de Paranaguá, à amenização da fragmentação do rio Paraná, aumentando as possibilidades dos usos múltiplos da bacia hidrográfica. Redução de uso de carvão em UTEs, pela oferta de gás natural, reduzindo o potencial de poluição atmosférica.		
Regional	(+)	Médio	Maior articulação comercial e integração produtiva, com melhores níveis de produtividade sistêmica provocam um fortalecimento do mercosul como organização e atração de investimentos em variadas cadeias produtivas.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO RODOVIÁRIO TRIÂNGULO MINEIRO					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-RV-035	BR-153, de Icócm a Prata	R		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
TRANSP-RV-004	BR-153/365, de Aparecida de Goiânia a Monte Alegre de Minas e Uberlândia	Em Execução	-	-	-
RSE-085-RV-14	BR-364, da Divisa GO/MG a Comendador Gomes	Em Execução/Oportunidade	Descartada	2003	Em execução o trecho entre o km 144 e o km 206. O trecho do km 206 ao km 284 permanece como oportunidade de investimento.
RSE-007-RV-07	BR-050, da Divisa GO/MG à Divisa MG/SP	Em Execução	-	2003	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. Integra o Programa de Concessões a licitar no período 2002/2003.
ATO-045-RV-14	BR-060, de Taguatinga a Anápolis	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. Executado em dois trechos. Trecho divisa DF/GO-Taguatinga, de 19 km em execução pelo governo do Distrito Federal (Convênio PG-1184/96).
RSE-009-RV-09	SP-322, de Bebedouro a Sertãozinho	Em Execução	-	2006	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
São 2 os projetos remanescentes de um total de 6 originalmente integrantes do agrupamento. Esse agrupamento tem o objetivo de reduzir o custo de transporte na região sul de Goiás e do Triângulo Mineiro, região que funciona como âncora virtual do agrupamento, visando agilizar o acesso dessa região do país a São Paulo e ao Porto de Santos. Trata-se de uma região estratégica tanto em termos de logística de transportes (em função de sua localização geográfica) quanto em termos econômicos, em função das atividades desenvolvidas. Em termos de logística, o agrupamento inclui rodovias que certamente se associam e alimentam diversos corredores de exportação, inclusive alguns dos agrupamentos deste portfólio, tais como o Corredor Ferroviário Centro Leste, o Ferrovias Leste de São Paulo, a Ferrovia Norte-Sul, e a própria Ferronorte (vide). A região está entre as áreas de expansão da fronteira agrícola dos Eixos Oeste e Araguaia-Tocantins, próxima ao Eixo Sudoeste e aos mercados consumidores da Rede Sudeste. As atividades econômicas que se beneficiarão dos projetos deste agrupamento incluem agropecuária de alto valor agregado, pecuária intensiva, processamento de soja e outras atividades agro industriais, implementos agrícolas e biotecnologia, destacando-se a produção de matrizes para avicultura, cujo centróide de produção está exatamente no chamado Triângulo Mineiro.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento apresenta restrições ambientais relativas ao traçado das rodovias, que interceptam áreas consideradas de importância extremamente alta para a conservação da biodiversidade, em uma região com índices de pressão antrópica muito altos, caracterizada por ecossistemas de Cerrado e de transição Cerrado/Floresta Estacional, já muito fragmentados. Demanda estudos de revisão de traçado, ações de ordenamento territorial, fiscalização e de preservação da biodiversidade.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Ganhos de acessibilidade, em região com boas vantagens locacionais como o Triângulo Mineiro, pode contribuir para consolidar sua especialização produtiva em frentes modernas de cadeias agropecuárias.		
Social	(+)	Baixa	Discreta melhoria qualitativa e quantitativa da oferta de empregos, no processo de inclusão social de famílias menos favorecidas, fortalecimento das cadeias produtivas já consolidadas.		
Ambiental	(-)	Média	Intensificação de processos de antropização em uma região muito alterada, pressionando ambientes aquáticos e importantes remanescentes de ecossistemas terrestres.		
Regional	(+)	Baixa	Chances para consolidação de especialização produtiva possibilitam ganhos de importância relativa das riquezas da economia do Triângulo Mineiro.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO RODOANEL DE SÃO PAULO					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-004	Pátios Intermodais do Corredor RJ-SP	R		Parcial	
TRANSP-FV-017	Sistema Expresso Carga entre RJ e SP	N		Parcial	
TRANSP-RV-052	SP-099, de São José dos Campos e Caraguatatuba	N		Parcial	
TRANSP-RV-068	Rodoanel na RMSP	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-005-RV-05	BR-116, de Jacareí a São José dos Campos	Em Execução	-	2003	Rodovia concedida (NOVADUTRA).
RSE-001-RV-01	SP-150/160, de São Paulo a Santos	Implantada	-	2002	-
RSE-002-RV-02	SP-270/127/258, de Sorocaba a Itapetininga, Capão Bonito e Itararé	Em Execução	-	2004	Rodovia Concedida à SP Vias.
RSE-008-RV-08	SP-348, de Campinas a Limeira	Implantada	-	2002	Prolongamento da Rodovia dos Imigrantes. Concluído: Campinas-Sta. Bárbara D'Oeste (39 km). Rodovia Concedida.
RSE-027-FV-13	Ferrovia entre Cubatão e Conceiçãozinha	Programada	-	2007	Ferrovia concedida à MRS Logística. O empreendimento faz parte das obrigações contratuais da concessão.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>São 2 os projetos remanescentes de um total de 7 originalmente integrantes do agrupamento e são propostas 2 novas intervenções.</p> <p>O objetivo principal deste agrupamento é proporcionar meios de escoamento e facilidades logísticas no transporte de mercadorias de alto valor agregado oriundas, em parte da Rede Sudeste e em maior monta das regiões do Eixo Sudoeste dirigindo-se ao Porto de Santos, das regiões a Norte dirigindo-se à Rede Sudeste e às regiões ao Sul e vice versa, sendo importante a contribuição deste agrupamento ao comércio no âmbito do Mercosul.</p> <p>Outro objetivo é facilitar o tráfego de passageiros e de cargas de alto valor agregado entre cidades diametrais a São Paulo, evitando as congestionadas vias urbanas da metrópole. Tais congestionamentos têm efeitos graves nos custos dos serviços prestados na Rede Sudeste como apoio às mais diversas atividades econômicas no País. O papel desconcentrador, aliviando problemas de deseconomias de aglomeração da metrópole e permitindo melhor qualidade de vida (diminuindo poluição, facilitando o acesso ao lazer e turismo) à imensa população da região, também é importante.</p> <p>O projeto âncora deste agrupamento é o Rodoanel ao redor da Região Metropolitana de São Paulo. Tal projeto foi dividido em 4 fases, sendo que a primeira (Oeste/Sul) já está em operação.</p> <p>Dois projetos de pátios de conexão intermodal estão propostos para serem implantados junto à linha Rio-São Paulo da MRS-Logística. Tais projetos visam facilitar operações logísticas envolvendo carga geral, com origem, destino ou trânsito nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio. Nesse contexto, o agrupamento se relaciona de forma fortemente complementar ao agrupamento Rio-Belo Horizonte, tendo sido considerado mais vantajoso manter os dois pátios de classificação (re-arranjo de composições ferroviárias) e transferência intermodal em um único agrupamento. Um novo projeto de ferrovia previsto neste agrupamento, refere-se a implementação de um sistema expresso de transportes de carga entre o Rio de Janeiro e São Paulo, atendendo a demanda crescente e viabilizando o modal ferroviário como alternativa ao modal rodoviário.</p> <p>O agrupamento envolve ainda um pequeno projeto de melhoria de acesso ferroviário à margem esquerda do Porto de Santos. A lógica do agrupamento deste projeto com os demais deriva da expectativa que por esse segmento transitam principalmente os produtos transportados através dos demais projetos deste agrupamento, como granéis, sucos cítricos, contêineres e químicos.</p> <p>Os projetos de duplicação ou alargamento das rodovias: Imigrantes (SP-160), SP-270/SP-258/SP-127, Dutra (BR-116), e Anhangüera (SP-330) nos trechos próximos à metrópole, dão continuidade ao fluxo que transita pelo Rodoanel, vindo das mais diferentes regiões do interior do Brasil, com destino à exportação por Santos ou aos mercados domésticos. Em paralelo, a duplicação da SP-099 entre São José dos Campos e Caraguatatuba, vem atender um importante papel, desafogando o grande fluxo de veículos que descem a serra por motivos turísticos da principal ligação rodoviária entre o litoral norte de São Paulo e a região de São José dos Campos. Além disso, a rodovia é o principal elo entre o porto de São Sebastião e São Paulo.</p> <p>O barateamento dos custos logísticos diretos e indiretos (economia de tempo, segurança, confiabilidade) propiciado por este agrupamento deverá beneficiar extensas áreas do interior do País. Dessa forma, ele se relaciona fortemente com outros agrupamentos que buscam contribuir de outras formas – e com outros projetos – para a remoção de deseconomias de desconcentração hoje observadas nas regiões mais desenvolvidas do país. Dentre tais agrupamentos destacam-se, por exemplo, o Corredor Ferroviário de Contêineres e o Cabotagem (vide). Sob a ótica de transportes de passageiros, os benefícios desse agrupamento passam a ser relacionáveis também com os agrupamentos aeroportuários definidos, de forma a incluir os aeroportos que servem a Região Metropolitana de São Paulo, que são os agrupamentos Aeroporto Internacional de São Paulo e o Ponte Aérea Rio-Belo Horizonte-São Paulo (vide).</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento proporciona facilidades logísticas no transporte rodoviário entre cidades diametrais a São Paulo, evitando a sobrecarga das vias da metrópole, permitindo melhoria na ambiência urbana. Entretanto, promove importantes alterações em grandes áreas de paisagens contínuas ainda presentes no entorno da cidade de São Paulo, incorporando-as ao processo de urbanização, contribuindo fortemente para a degradação de ecossistemas prioritários para a conservação, reduzindo a biodiversidade e a qualidade ambiental e dos mananciais da faixa de entorno da RMSP. Ressalta-se que esta região apresenta índices de pressão antrópica muito altos. Demanda estudos de alternativas de traçado, uso de tecnologia de ponta e ações concretas de preservação da paisagem remanescente e da biodiversidade.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	A dinâmica econômica da RMSP se atrela cada vez mais ao processo de terceirização, com serviços cada vez mais complexos ligados a transportes trabalhando com melhores níveis de produtividade sistêmica e assim de eficiência operacional.		
Social	(+)	Média	Melhoria nas condições de vida das famílias residentes no entorno do rodoanel dada a animação no mercado de trabalho urbano ligado a serviços, combinada com os benefícios da redução de congestionamentos e poluição do ar da população da metrópole.		
Ambiental	(-)	Alta	Permite melhoria na ambiência urbana, mas promove importantes alterações em grandes áreas de paisagem contínua ainda presentes no entorno da cidade de São Paulo, inclusive dos mananciais de abastecimento público.		
Regional	(+)	Média	A dinâmica econômica da RMSP permanece obedecendo a um padrão de concentração, porém com menores deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO CORREDOR FERROVIÁRIO DE CONTÊINERES					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-005	Ferrovia entre Santos e Campinas	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
NENHUM					
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>O único projeto do agrupamento original é remanescente.</p> <p>O objetivo desse agrupamento é atender à demanda de transportes de cargas de alto valor agregado entre Santos e Campinas, na Rede Sudeste. O tráfego de contêineres nessa rota se dá hoje por rodovia, demandando cruzar toda a Região Metropolitana de São Paulo. Por um lado, os gargalos associados a tal rota serão parcialmente resolvidos pelos projetos do agrupamento Rodoanel de São Paulo (vide), o qual ainda mantém a ênfase no modal rodoviário. Por outro lado, há ainda diversos projetos ferroviários que pretendem atacar gargalos específicos nas ferrovias da região (vide agrupamento Ferrovias Leste de São Paulo). Dessa forma, o projeto propõe transferir a demanda que cruza diametralmente a RMSP para a ferrovia que, por possuir outros gargalos, sugere soluções de máxima eficiência. Ainda assim, há alternativas de experimentar a transferência de contêineres em arranjo "single stack", sobre vagões prancha, pela subida da Serra do Mar pela antiga malha da FEPASA (atual FERROBAN). Um estudo de demanda específico, incluindo considerações sobre os projetos dos agrupamentos mencionados, deve ser conduzido para determinar qual solução melhor se viabiliza em cada momento de crescimento da demanda ao longo do tempo.</p> <p>O projeto, como proposto, está localizado na Rede Sudeste e tem como objetivo ampliar a capacidade do trecho da ferrovia entre Santos e Campinas que inclui a subida da Serra do Mar por cremalheira, entre Cubatão e Paranapiacaba. Tecnicamente é um grande desafio, já que os túneis terão que ser aumentados em sua altura, além da necessidade de alterar todo o sistema de eletrificação para o transporte em arranjo tipo "double stack". É um projeto isolado por causa de questões de viabilidade técnica e financeira. Além disso, nessa configuração, seria necessário atravessar boa parte de trechos urbanos, hoje compartilhados com trens de subúrbio. Finalmente, sua viabilidade deve ser sempre comparada à alternativa da subida da serra pela linha da antiga FEPASA-Sorocabana (hoje Ferrobán), que o faz por simples aderência.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>O empreendimento, que tem por objetivo atender demanda de transporte ferroviário entre Santos e Campinas, induz pressões em ecossistemas terrestres e fluviais do Domínio Atlântico, inclusive em áreas legalmente protegidas, bem como no tecido urbano, ao atravessar a cidade de São Paulo, gerando conflitos de uso do transporte ferroviário voltado, atualmente, para passageiros. Demanda estudos de revisão de alternativas locais.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Dinâmica econômica da região de São Paulo é beneficiada com redução das deseconomias de aglomeração.		
Social	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar condições de vida da população regional.		
Ambiental	(-)	Alta	Pressiona ecossistemas do Domínio Atlântico de alta fragilidade (Serra do Mar), intensificando processos de fragmentação da paisagem. Pressiona áreas de urbanização consolidada e a infra-estrutura ferroviária existente, gerando conflitos de uso, no caso do corredor de contêineres.		
Regional	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar o padrão espacial da economia regional.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO FERROVIAS LESTE DE SÃO PAULO					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-006	Ligação ferroviária entre Campo Limpo Paulista e Engenheiro Manoel Feio	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-FV-007	Ligação ferroviária entre Vila Califórnia e Evangelista de Souza	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-PO-029	Terminal exportador de placas de aço no porto de Sepetiba	N		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-019-FV-05	Ferrovia da Linha São Paulo-Iperó-Santos, entre São Paulo e Mairinque	Programada	-	2007	Ferrovia concedida à FERROBAN. O empreendimento faz parte das obrigações contratuais da concessão.
RSE-018-FV-04	Ferrovia entre Araguari e Santos	Programada	-	2007	Ferrovia concedida à FERROBAN. O empreendimento faz parte das obrigações contratuais da concessão.
RSE-020-FV-06	Linha na rede Oeste-Santos, entre Aguai e Poços de Caldas	Programada	-	2007	Trecho concessionado à FERROBAN. O empreendimento faz parte das obrigações contratuais da concessão.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
São 2 os projetos remanescentes de um total de 5 originalmente integrantes do agrupamento.					
Esse agrupamento, composto por projetos ferroviários localizados na Rede Sudeste, objetiva promover o transporte de mercadorias e graneis do Triângulo Mineiro para Santos, e de fertilizantes da região de Santos para o Triângulo Mineiro, pela utilização da ligação Mairinque-Iperó, de forma a contornar São Paulo, tendo como destino à margem direita do Porto de Santos. Além desses objetivos mais claramente identificáveis em termos de origem-destino, o agrupamento inclui dois "elos faltantes" ferroviários (Ligações Ferroviárias entre Campo Limpo Paulista e Eng. Manoel Feio e entre Vila Califórnia e Evangelista de Souza) que literalmente vêm a completar um "anel ferroviário" de São Paulo, aliviando o conflito hoje observado ante à necessidade de passar trens de carga por linhas que operam trens de subúrbio nos trechos urbanos da capital paulista.					
O agrupamento possui o Porto de Santos como âncora virtual e apresenta fortes interfaces com outros agrupamentos que perpassam a Região Metropolitana de São Paulo, tais como o Ferronorte, Rodoanel de São Paulo, e Corredor Ferroviário de Contêineres (vide).					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
O empreendimento, que tem por objetivo atender demanda de transporte ferroviário entre Santos e Campinas, induz pressões em ecossistemas terrestres e fluviais do Domínio Atlântico, inclusive em áreas legalmente protegidas. Por outro lado, propicia alternativas de rota a ligações ferroviárias e/ou rodoviárias que pressionam a área urbana de São Paulo. Demanda soluções de traçado que minimizem os efeitos adversos da passagem pela Serra do Mar, em áreas protegidas.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Baixa	Dinâmica econômica da região de São Paulo é beneficiada com redução das deseconomias de aglomeração.		
Social	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar condições de vida da população regional.		
Ambiental	(-)	Alta	Pressiona ecossistemas do Domínio Atlântico de alta fragilidade (Serra do Mar), intensificando processos de fragmentação da paisagem. Reduz a pressão na malha ferroviária da cidade.		
Regional	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar o padrão espacial da economia regional.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO RIO - BELO HORIZONTE					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-RV-012	BR-393, de Volta Redonda a Além Paraíba	R		Plena	
TRANSP-RV-013	BR-381, de Belo Horizonte a João Monlevade e Ipatinga	R		Plena	
TRANSP-RV-014	BR-262/494, de Divinópolis a Betim	R		Plena	
TRANSP-RV-023	BR-493, do Porto de Sepetiba às BR-116 e BR-040	R		Plena	
TRANSP-RV-024	BR-101, de Rio Bonito a João Neiva	R		Plena	
TRANSP-RV-026	Contorno Rodoviário Norte de Belo Horizonte	R		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
TRANSP-RV-011	BR-040, de Belo Horizonte a Juiz de Fora	Em Execução	-	-	
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>6 dos 7 projetos originalmente integrantes do agrupamento permanecem remanescentes e 1 deles encontra-se em execução.</p> <p>O fundamento deste agrupamento é o transporte de carga geral originada na área de Belo Horizonte para Rio de Janeiro e Sepetiba e vice versa. Este agrupamento servirá para transporte de cargas de alto valor agregado que, para trajetos relativamente curtos, é mais apropriadamente transportada por rodovias. Servirá também para complementar o sistema rodoviário com destino aos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba. O agrupamento Rodoanel São Paulo é complementar a este, incluindo projetos que visam aumentar a mobilidade rodoviária das cargas de alto valor agregado no entorno das concentrações metropolitanas da Rede Sudeste.</p> <p>Também se relaciona, mais por seus objetivos de remover economias de concentração do que por sua composição, com agrupamentos de alto impacto logístico na região, tais como o Corredor Ferroviário de Contêineres e o Cabotagem (vide).</p> <p>A conclusão das obras de duplicação da BR-040 assume o papel de âncora, devido às suas ligações com o sistema do agrupamento.</p> <p>A RJ-109, além de novo acesso rodoviário a Sepetiba, servirá propósito semelhante ao do Rodoanel de São Paulo, funcionando como uma rodovia de maior capacidade ao redor do Rio de Janeiro, evitando que o transporte de carga interfira e sofra com os congestionamentos decorrentes do tráfego metropolitano.</p> <p>Nas proximidades de Belo Horizonte, a duplicação da BR-381 até João Monlevade e Ipatinga e da BR-262/BR-494 de Divinópolis a Betim servem para melhorar a capilaridade do sistema. O trecho da BR-393 de Volta Redonda a Além Paraíba, interconectado à BR-040 em Juiz de Fora, representa as vertentes da ligação Nordeste/Sudeste do sistema, permitindo que o tráfego proveniente de São Paulo em direção ao Nordeste (e vice e versa) não tenha que passar pela região Metropolitana do Rio de Janeiro.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento, caracterizado por empreendimentos lineares, intensifica o processo de ocupação do espaço, abrangendo uma região com elevados índices de pressão antrópica. Por afetar remanescentes florestais em uma paisagem muito fragmentada, demanda estudos para alternativa de traçados, ações de ordenamento territorial, de conservação da biodiversidade e de recuperação da vegetação.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Dinâmica econômica da região de BH e do Triângulo Mineiro ligada a segmentos exportadores de alto valor agregado é beneficiada, aumentando sua competitividade em diversos mercados.		
Social	(+)	Baixa	Melhorias na oferta de empregos quantitativa e qualitativa e no processo de inclusão social de contingentes menos favorecidos em áreas ligadas a atividades de exportação de MG, com destaque para sua região metropolitana.		
Ambiental	(-)	Média	Contribui para a intensificação da urbanização ao longo das ligações rodoviárias entre Belo Horizonte e Vitória e para a expansão da urbanização destas capitais e para o aumento de pressão antrópica sobre ambientes aquáticos e remanescentes naturais. Favorece a intensificação de produção agrícola no sul do eixo Araguaia-Tocantins e a fragmentação de áreas prioritárias para conservação.		
Regional	(+)	Baixa	Dinâmica econômica da região de BH na direção de portos da região sudeste passa a usufruir de melhores condições de transporte para seus segmentos de exportação, obedecendo a um padrão de concentração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO CORREDOR FERROVIÁRIO CENTRO-LESTE					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-002	Ferrovia entre Ibiá e Arcos	R		Parcial	
TRANSP-FV-003	Transposição ferroviária de Belo Horizonte	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
NENHUM					
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
Os 2 projetos do agrupamento originais são remanescentes.					
Esse agrupamento é consistente com a estratégia de desvio de transporte de produtos destinados normalmente aos portos de Santos e outros do Sudeste, livrando-os para carregamento de contêineres e outras cargas de maior valor. O agrupamento tem como projeto âncora a ligação ferroviária entre Ibiá e Garças de Minas. Essa ligação é crítica para criar um corredor Leste-Oeste para exportação de granéis.					
O projeto âncora liga pontos entre Uberlândia e Uberaba e entre Belo Horizonte e Lavras, constituindo um gargalo natural. Apresenta sinergia com outro projeto ferroviário projetado para uma conexão alternativa aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Sepetiba, que é o traçado alternativo para contornar Belo Horizonte, para se dirigir a Vitória, no Espírito Santo. Funcionalmente, a ferrovia se interliga com a Estrada de Ferro Vitória a Minas (controlada pela Cia. Vale do Rio Doce), seguindo pelo Rio Doce até o porto de Vitória.					
O agrupamento se relaciona, pelos seus objetivos, com o agrupamento Rio-Belo Horizonte, redirecionando produtos de menor valor agregado para o porto de Vitória, além de aliviar o fluxo de carga das regiões mais adensadas de Belo Horizonte.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento, voltado para melhorar a acessibilidade ao porto de Sepetiba, em Vitória, tem importante papel como alternativa de escoamento de produção do sul do eixo Araguaia-Tocantins, propiciando a supressão de ecossistemas de Cerrado daquele eixo, a fragmentação de ecossistemas de Cerrado e de Campos, na região da Canastra, e pressionando ecossistemas costeiros e estuarinos na região de Vitória, ampliando as pressões já existentes. Medidas de ordenamento territorial e de expansão da infra-estrutura de saneamento e de serviços urbanos nas áreas de influência dos projetos, e de conservação da estrutura da paisagem e da biodiversidade na região da Canastra são necessárias para evitar deterioração dos recursos naturais e das condições de vida urbana, onde os índices de pressão antrópica são extremamente altos.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Dinâmica econômica da região de BH e do Triângulo Mineiro ligada a segmentos exportadores de alto valor agregado é beneficiada, aumentando sua competitividade em diversos mercados.		
Social	(+)	Baixa	Melhorias na oferta de empregos quantitativa e qualitativa e no processo de inclusão social de contingentes menos favorecidos em áreas ligadas a atividades de exportação de MG, com destaque para sua região metropolitana.		
Ambiental	(-)	Média	Contribui para a intensificação da urbanização ao longo das ligações rodoviárias entre Belo Horizonte e Vitória e para a expansão da urbanização destas capitais e para o aumento de pressão antrópica sobre ambientes aquáticos e remanescentes naturais. Favorece a intensificação de produção agrícola no sul do eixo Araguaia-Tocantins e a fragmentação de áreas prioritárias para conservação.		
Regional	(+)	Baixa	Dinâmica econômica da região de BH na direção de portos da região sudeste passa a usufruir de melhores condições de transporte para seus segmentos de exportação, obedecendo a um padrão de concentração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO AEROPORTOS INTERNACIONAIS DE SÃO PAULO					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-AP-013	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Novas pistas de pouso e taxiamento	R		Parcial	
TRANSP-AP-014	Aeroporto Internacional de Viracopos - Ampliação do terminal de carga doméstica	R		Plena	
TRANSP-AP-019	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Ampliação do terminal de carga doméstica	R		Parcial	
TRANSP-AP-020	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Ampliação do terminal de carga internacional	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-065-AP-15	Aeroporto Internacional de Viracopos - Ampliação do terminal de carga internacional	Em Execução	-	2003	-
RSE-064-AP-14	Aeroporto Internacional de Viracopos - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	Em Execução	-	2003	-
RSE-068-AP-18	Aeroporto Internacional de Guarulhos - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	-	Descartada	-	EIA/RIMA e projeto básico em elaboração.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
São 4 os projetos remanescentes de um total de 7 originalmente integrantes do agrupamento.					
O Aeroporto de Guarulhos é o centro de irradiação nacional de tráfego aéreo. Crescerá de acordo com sua demanda, mas tem limites em alguns modos de operação. Portanto, depende do desenvolvimento de infra-estrutura alternativa em outros aeroportos, para onde poderá desviar parte do movimento, para manter o sistema geral em bom funcionamento. O Aeroporto de Viracopos é um candidato natural à sua desconcentração, apresentando-se como âncora desse agrupamento.					
A potencial saturação do aeroporto de Guarulhos para operações com carga internacional e doméstica já vem sugerindo sua descentralização em direção ao Aeroporto Internacional de Viracopos, que hoje opera predominantemente com carga. Todavia, espera-se que o fluxo de carga aérea trazida no porão de aviões de passageiros também ultrapasse a capacidade de processamento em Guarulhos, demandando o desvio de parte do fluxo de passageiros em direção a Viracopos. O plano de expansão do Aeroporto Internacional de Guarulhos inclui a construção de uma terceira pista (de menor porte, desgargalando as duas pistas atuais, que então poderão se dedicar apenas aos aviões de maior porte), ampliações dos terminais de carga doméstica e internacional, e construção de um novo terminal de passageiros e respectivo pátio de aeronaves.					
Viracopos tem uma pista e condições climáticas excelentes. Viracopos está no centro da Rede Sudeste e tem ligações operacionais e proximidade geográfica com Guarulhos. Esses Aeroportos podem ter ligações adicionais a outros projetos como de rodovias regionais, particularmente com o agrupamento Rodoanel de São Paulo (vide), que facilitará acesso a ambos.					
Esse agrupamento se relaciona com o da Ponte Aérea, Rio-Belo Horizonte-São Paulo (vide), bem como com os Aeroportos de Confins, em Belo Horizonte, e do Galeão no Rio de Janeiro (Aeroportos Internacionais), não incluídos no portfólio por não apresentarem gargalos no horizonte de planejamento deste estudo.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento tem efeitos sobretudo em áreas de pressão antrópica extremamente alta, sendo necessários estudos de inserção na ambiência urbana e investimentos na preservação da biodiversidade de remanescentes naturais importantes, como a Serra da Cantareira, situadas em sua áreas de influência.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Fenômeno pouco significativo para alterar a dinâmica econômica, mas contribui para sua maior produtividade sistêmica favorecendo em especial o turismo com destaque para o de negócios. E alguns segmentos de exportação com cargas de alto valor.		
Social	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar as condições de vida ou a dinâmica do mercado de trabalho da região sudeste, com ganhos para o setor de turismo.		
Ambiental	(-)	Média	Interfere no ambiente urbano, intensificando o tráfego aéreo e viário, aumentando os níveis de poluição aérea e sonora, gerando conflitos de vizinhança.		
Regional	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar a dinâmica espacial do crescimento da produção com reflexos positivos no processo de metropolização de cidade global como São Paulo.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE		
AGRUPAMENTO PONTE AÉREA RIO-BELO HORIZONTE-SÃO PAULO				
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-AP-009	Aeroporto de Congonhas - Ampliação do terminal de passageiros	R	Parcial	
TRANSP-AP-010	Aeroporto da Pampulha - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	R	Parcial	
TRANSP-AP-015	Aeroporto da Pampulha - Nova pista de taxiamento	R	Parcial	
TRANSP-AP-016	Aeroporto da Pampulha - Novo terminal de carga doméstica	R	Parcial	
TRANSP-AP-021	Aeroporto Santos Dumont - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	R	Parcial	
TRANSP-AP-022	Aeroporto Santos Dumont - Novo terminal de carga doméstica	R	Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
NENHUM				
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO				
<p>Todos os 6 projetos originalmente integrantes do agrupamento permanecem remanescentes.</p> <p>Este agrupamento consiste em projetos de expansão e/ou melhoria nos aeroportos centrais das três maiores cidades do Brasil, todas na Rede Sudeste. Os aeroportos devem continuar a atender a voos domésticos, sobretudo aqueles do tipo "ponte aérea" entre si. A modalidade "ponte aérea" é uma modalidade operacional que apresenta várias facilidades de operação do lado terrestre. Comparativamente ao mesmo movimento de passageiros de um aeroporto para voos internacionais e domésticos de longo percurso, são necessários menos postos de "check-in", menor área de espera para passageiros, menos facilidades para despacho de bagagens, menos área para estacionamento, etc. No entanto, são aeroportos localizados dentro de áreas urbanas e, por isso, apresentam várias dificuldades técnicas e ambientais para expansão.</p> <p>O crescimento nas operações em qualquer um desses aeroportos depende, não só da capacidade do próprio aeroporto, mas também das capacidades dos outros aeroportos, origem ou destino majoritário dos voos envolvidos. Essa interdependência determina uma importante sinergia entre os projetos concebidos nesses aeroportos, o que levou ao agrupamento desses.</p> <p>O Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, apresenta volume muito grande de passageiros e é o mais movimentado aeroporto brasileiro em termos de número de pousos e decolagens. Qualquer alteração em sua operação afeta, direta ou indiretamente, muitos outros aeroportos no país, principalmente os aeroportos regionais das capitais de alguns estados, especialmente os de Santos Dumont e Pampulha, respectivamente no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte.</p> <p>Desta forma, os projetos de expansão e melhoria do terminal de passageiros do Aeroporto de Congonhas foram selecionados para servir de âncora deste agrupamento.</p> <p>É importante observar que é necessário identificar soluções criativas para o gargalo em Congonhas. Dentre as sugestões, mencionam-se: a remoção de todo tráfego de aviação geral para algum outro aeroporto que possa ser dedicado a tal fim; a consolidação técnica e comercial de serviços de voos de helicóptero de Congonhas para o centro de São Paulo e/ou para o Aeroporto Internacional de Guarulhos; a expansão via "eminent domain"; além da implantação de procedimentos diferenciados para os serviços de solo, tarifação elevada por horário de pico, etc. Entretanto, todas as sugestões apresentam impactos políticos e de vizinhança muito significativos.</p> <p>A equação de transporte aéreo se torna bastante complexa no que concerne à concentração de voos nos aeroportos da Região Metropolitana de São Paulo. Isso se torna mais relevante quando se analisa os projetos desse agrupamento, o qual se relaciona de forma complementar e eventualmente concorrente com outros agrupamentos do portfólio, destacando-se os Aeroportos Internacionais de São Paulo e o Rodãoel de São Paulo (vide).</p>				
CONDICIONANTES AMBIENTAIS				
Este agrupamento, que tem por objetivo a expansão/melhoria nos aeroportos centrais das três maiores cidades do Brasil, interfere de forma significativa na ambiência urbana, gerando impactos e conflitos de vizinhança pela redução de áreas verdes e aumento de tráfego e de poluição, em áreas onde estes problemas são crônicos e de difícil equacionamento. São necessários estudos de inserção na ambiência urbana, ações de controle de poluição e expansão da infra-estrutura de saneamento e de remoção de resíduos sólidos.				
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE				
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso	
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.	
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.	
Ambiental	(-)	Alta	Interfere no ambiente urbano, intensificando o tráfego aéreo e viário, aumentando os níveis de poluição aérea e sonora, gerando conflitos de vizinhança.	
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE		
AGRUPAMENTO PORTO PRIMAVERA				
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-TR-045	Linha de Transmissão UHE Porto Primavera–UHE Taquaruçu	R	Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
SUD-027-TR-01	Linha de Transmissão de Porto Primavera à Subestação de Sumaré	Implantada/ Oportunidade	2001	Parcialmente incluída.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO				
<p>Apenas um trecho do único projeto integrante do agrupamento permanece remanescente.</p> <p>Este agrupamento compõe-se apenas do projeto de linha de transmissão entre a UHE Porto Primavera e o centro de carga próximo a São Paulo, na Rede Sudeste.</p> <p>O projeto objetiva o suprimento de energia para o sistema integrado da região Sudeste. A linha de transmissão interliga a usina hidrelétrica situada no Eixo Sudoeste às subestações de Taquaruçu e Assis, no mesmo eixo, chegando até a subestação de Sumaré, na Rede Sudeste.</p>				
CONDICIONANTES AMBIENTAIS				
<p>Por representar um fator de pressão sobre os escassos remanescentes naturais, vários deles legalmente protegidos, este agrupamento demanda, para sua viabilização, estudos de alternativa de traçado.</p>				
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE				
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso	
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.	
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.	
Ambiental	(-)	Alta	Contribui para o incremento de pressões sobre os escassos remanescentes florestais e palustres, testemunhos da vegetação original do oeste.	
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO IGUAÇU					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-TR-047	Linha de Transmissão Cascavel-Maringá-Sarandi	R		Plena	
ENERGIA-TR-048	Linha de Transmissão UHE Salto Caxias-UHE Salto Santiago	N		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
SUL-045-TR-03	Linhas de Transmissão da UHE Salto Caxias à UHE Salto Santiago e Cascavel	Implantada/Oportunidade	Parcialmente incluída	2001	LT UHE Salto Caxias à SE Cascavel, com 63 km, em operação. O trecho Salto Caxias/Salto Santiago (90 km) remanesce como oportunidade de investimento.
RSE-075-TR-01	Linha de Transmissão de Curitiba a São Paulo	Programada	-	2003	Empreendimento identificado como Sistema de Transmissão Batéias-Ibiuna. Empreendimento concedido. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
São 2 os projetos remanescentes (1 deles parcial) de um total de 3 originalmente integrantes do agrupamento. Como os eixos Sul, Sudoeste e a Rede Sudeste configuraram um sistema elétrico fortemente interligado, a atenuação dos riscos de déficit dessas regiões poderá receber a importante contribuição do agrupamento Iguaçú.					
Por essa razão, a implantação desse agrupamento setorial de energia elétrica, tal como concebido, qual seja, reforçando pelo Oeste a integração das usinas de grande porte que operam no rio Iguaçú e duplicando, a Leste, a ligação Curitiba-São Paulo, permitirá de um lado, a entrada no sistema da produção da UHE Salto Caxias e, de outro, um reforço na capacidade de transmissão do sistema interligado. A melhoria das condições operacionais beneficiará todas as atividades econômicas do Oeste Catarinense, Sudeste, Centro e Oeste Paranaense, em especial a produção e beneficiamento de grãos, a indústria de papel e celulose e as atividades industriais na Região Metropolitana de Curitiba, além de contribuir para atenuar os referidos riscos de déficit da Rede Sudeste e do Eixo Sudoeste.					
Os projetos componentes desse agrupamento são três linhas de transmissão.					
A UHE Salto Caxias, já operacional, no Rio Iguaçú, é a âncora virtual deste agrupamento. É uma hidrelétrica em fase de conclusão, com potência instalada de 1240 MW. Devido ao seu porte, demandará grande capacidade de transmissão, o que induzirá o reforço do sistema de transmissão de 500 kV no limite dos eixos Sul e Sudoeste permitindo, ainda, uma rota alternativa para suprimento da Rede Sudeste, via implantação de nova linha de transmissão de 500 kV entre Curitiba e São Paulo.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento, que tem por objetivo garantir o reforçar o suprimento de energia no eixo Sul, tem efeitos ambientais difusos principalmente no oeste do PR e no noroeste de SC, reforçando a trajetória de ocupação intensiva dessas regiões e a pressão sobre os remanescentes naturais. Medidas de ordenamento territorial, fiscalização, recuperação de Áreas de Preservação Permanente (APPs), notadamente de matas ciliares, são imprescindíveis. Efeitos localizados na região metropolitana de Curitiba, decorrentes da intensificação da urbanização desordenada e da industrialização impõem a necessidade de medidas de ordenamento territorial, controle de poluição e de expansão da infra-estrutura de saneamento.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.		
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.		
Ambiental	(-)	Alta	Reforça o já intenso processo de apropriação de recursos da paisagem da região, notadamente no oeste do estado do Paraná e noroeste de Santa Catarina, pressionando remanescentes de florestas estacionais e ombrófila mista.		
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDESTE			
AGRUPAMENTO ENERGIA DE MINAS GERAIS					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-HE-008	UHE SIMPLÍCIO	N		Parcial	
ENERGIA-HE-014	UHE QUARTEL II	N		Parcial	
ENERGIA-HE-019	UHE RETIRO BAIXO	N		Parcial	
ENERGIA-HE-021	UHE SÃO MIGUEL	N		Plena	
ENERGIA-TR-021	Linha de Transmissão Nova Ponte–São Gotardo	N		Plena	
ENERGIA-TR-022	Linha de Transmissão São Gotardo–Bom Despacho	N		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-052-HE-02	UHE AIMORÉS	Em Execução	-	2004	Operação comercial prevista: 110 MW em 2003 e 220 MW em 2004.
RSE-051-HE-01	UHE FUNIL GRANDE	Em Execução	-	2003	Operação comercial: 60 MW em 2002 e 120 MW em 2003. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003.
RSE-168-TE-14	UTE IBIRITÉ	Em Execução	-	2003	Usina em comissionamento. Previsão para entrada em operação comercial de 230 MW em 2002 e 490 MW para 2003.
RSE-053-HE-03	UHE PILAR - APE	-	Descartada	-	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Não há projetos remanescentes de um total de 4 originalmente integrantes do agrupamento. No entanto, 6 novas intervenções estão sendo propostas. Este agrupamento envolve projetos no setor de energia elétrica e deverá atender ao sub-centro de carga da base industrial de Belo Horizonte, podendo alimentar a rede básica ou fornecer energia a consumidores específicos. Deve-se atentar para o fato de que a sinergia entre essas usinas é a de alimentar a região consumidora que exerce o papel de âncora virtual. Os graduais aportes de energia ao sistema interligado estarão sempre contribuindo para atenuar os riscos de déficit da região Sudeste. Note-se que esses projetos poderão ser totalmente integrados ao sistema ou atender parcial ou integralmente às demandas da iniciativa privada do sub-centro, eventualmente se configurando como "auto produtores de energia" - APE. A âncora virtual desse agrupamento é a Região Metropolitana de Belo Horizonte, terceiro pólo industrial e centro logístico do País e forte demandante de energia elétrica.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento envolve projetos no setor de energia elétrica, alguns com grandes restrições ambientais por serem indutores de processos de fragmentação de áreas prioritárias para conservação ou de supressão de remanescentes, em um estado caracterizado por forte antropização. Exige ações concretas de preservação de áreas de interesse conservacionista, zoneamento e ordenamento territorial e expansão de infra-estrutura de saneamento e de medidas de controle de poluição.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.		
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.		
Ambiental	(-)	Alta	Interferências pontuais nos locais de implantação de UHES, nos rios Paraíba do Sul, Paraúna, Paraopeba e Grande, e em áreas prioritárias para conservação. Interferências na RMBH pela intensificação da industrialização.		
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO ANGRA III					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-TR-044	Linha de Transmissão Angra-Adrianópolis-Grajaú-São José	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-076-TR-02	Linha de Transmissão da Subestação de Tijuco Preto à Subestação de Angra	-	Descartada	-	A rota prevista atravessa o Parque Nacional da Serra da Bocaina, razão pela qual o IBAMA negou a licença ambiental inviabilizando o empreendimento.
RSE-048-TE-05	UTE ANGRA III	-	Descartada	-	CNPE antecipa a Eletro nuclear a elaborar estudos de viabilidade e a retomar os processos de licenciamento ambiental e nuclear.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
Há apenas 1 projeto remanescente de um total de 3 originalmente integrantes do agrupamento.					
Em sua configuração anterior, esse agrupamento encontrava-se ancorado na terceira fase da Usina Nuclear de Angra dos Reis, denominada Angra III. Dada a natureza controversa da energia nuclear e sua tecnologia peculiar, este foi considerado em conjunto apenas com as linhas de transmissão que fazem a ligação com os centros de carregamento da rede. No mesmo local encontram-se as usinas Angra I e Angra II. Tal local é próximo aos centros de carregamento do país, portanto, a linha de transmissão entre Angra-Adrianópolis-Grajaú-São José, é uma consequência natural desse investimento. Pela evolução da configuração do setor elétrico, essa linha poderá ser implantada de forma independente da usina nuclear.					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento, ancorado na terceira fase da Usina de Angra dos Reis, intensifica o processo de supressão de fragmentação de remanescentes naturais do Domínio Atlântico e de fragmentação de Unidades de Conservação de proteção integral, contribuindo para a simplificação da paisagem e para a redução da biodiversidade em uma região altamente antropizada.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.		
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.		
Ambiental	(-)	Alta	Intensifica o processo de supressão de fragmentação de remanescentes naturais do Domínio Atlântico e de fragmentação de Unidades de Conservação de proteção integral.		
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDESTE			
AGRUPAMENTO GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-TR-019	Linha de Transmissão S/E de Santo Ângelo – Taubaté	N		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
SUL-035-TE-05	UTE ARAUCÁRIA	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003. Faz parte do PPT-Programa Prioritário de Termelétricidade.
OES-017-TE-01	UTE CORUMBA I	Paralisada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003. Faz parte do PPT-Programa Prioritário de Termelétricidade.
SUD-040-TE-01	UTE TRÊS LAGOAS	Em Execução	-	2003	Operação comercial: 240 MW em 2002 e 120 MW em 2003. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003. Faz parte do PPT-Programa Prioritário de Termelétricidade.
OES-018-TE-02	UTE CAMPO GRANDE I	Implantada	-	2003	Empreendimento concedido. Obra não iniciada.
SUL-064-TE-06	UTE JOINVILLE	-	Descartada	2003	Empreendimento substituído pela UTE Termocatarinense Norte. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003. Faz parte do PPT-Programa Prioritário de Termelétricidade.
RSE-044-TE-01	UTE PAULÍNIA	Em Execução	-	2003	Empreendimento concedido. Obra não iniciada.
RSE-108-TE-10	UTE RPBC	Em Execução	-	2006	Empreendimento substituído pela UTE Cubatão/CCBS. Início das obras previsto para 2002. Operação comercial: 320 MW em 2003, 120 MW em 2004 e 500 MW em 2006. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avançar Brasil 2000-2003.
RSE-110-TE-12	UTE SANTA BRANCA	Em Execução	-	2004	Empreendimento concedido. Início das obras previsto para 2002. Operação comercial: 908,1 MW em 2003 e 204,3 MW em 2004.
RSE-109-TE-11	UTE BOM JARDIM	-	Descartada	-	-
RSE-045-TE-02	UTE ELETROPAULO I & II	-	Descartada	-	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>O fator orientador deste agrupamento é a oferta de uma energia confiável, limpa e barata, por meio de termelétricas abastecidas pelo Gasoduto Bolívia-Brasil, cuja primeira etapa já está em operação. Esta oferta de gás permite a diversificação da matriz energética brasileira, atualmente centrada em hidrelétricas. Os projetos de termelétricas constantes deste agrupamento têm como objetivo dar apoio e desenvolver a produção agro-industrial do Centro-Oeste e a base industrial no Sudeste e Sul do País.</p> <p>O Gasoduto Brasil-Bolívia, com 3.146 km, transportará o gás dos campos da Bolívia para mercados importantes do Brasil, constituindo um fornecimento elétrico de fundamental importância para o Centro-Oeste e importantes mercados de energia e combustível ao longo dos Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O duto, que em sua segunda etapa deverá chegar até o Rio Grande do Sul, deverá estar concluído em 1999, e terá a capacidade de transportar 30 milhões de m³ de gás natural por dia.</p> <p>Cerca de US\$ 2 bilhões foram investidos no gasoduto que atravessou áreas ambientalmente sensíveis (Pantanal Matogrossense) e diversos corpos d'água (Rio Paraná, reservatórios no rio Tietê que hoje formam a Hidrovia Tietê-Paraná). O gasoduto inclui 16 estações de compressão, 3 estações de medição e 37 "city gates", atravessando 122 municípios em 5 estados brasileiros.</p> <p>A primeira fase do gasoduto – Rio Grande (Bolívia)-Campinas-Guararema – já se encontra em operação. O investimento, que é o âncora virtual desse agrupamento (portanto, não incluído no portfólio como oportunidade de investimento), pertence a um grupo empresarial formado pela Gaspetro, YPFB, British Gas, El Paso, BHP, Enron, Shell e Transredes.</p> <p>Os projetos de termelétricas serão de diversos tamanhos e capacidades e oferecerão preços similares de atacado (US\$ 28 a US\$ 37 por MWh), sendo abastecidos por linhas laterais que saem do gasoduto. Sob o ponto de vista da demanda, as cinco usinas de geração elétrica deste agrupamento devem atender a diferentes mercados, e dependem de uma mesma fonte de provisão de matéria prima – o gasoduto – situação que torna sua ligação ainda mais forte, em um exemplo típico de sinergia horizontal.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento determina efeitos adversos pontuais nas áreas de implantação das UTEs e da LT, interferindo em áreas legalmente protegidas ou de interesse conservacionista. Por outro lado, representa alternativa para o carvão, sendo, portanto, ambientalmente bastante adequado. Demanda ações que minimizem os impactos de sua implantação, principalmente no que se refere à LT, alterando seu traçado sempre que necessário e possível para evitar fragmentação e supressão de remanescentes já escassos.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.		
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.		
Ambiental	(-)	Média	Interferências em ambientes frágeis e protegidos legalmente. Representa alternativa ao uso de carvão em termelétricas.		
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO HIDRELÉTRICAS DA BACIA DO PARANAÍBA					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-HE-020	UHE BOCAINA	R		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
RSE-056-HE-06	UHE CAPIM BRANCO I	Programada	-	2007	Empreendimento concedido. Início das obras previsto para 2002.
RSE-057-HE-07	UHE CAPIM BRANCO II	Programada	-	2007	Empreendimento concedido. Início das obras previsto para 2003.
ATO-019-HE-02	UHE SERRA DO FAÇÃO	Programada	-	2008	Obra não iniciada. Operação comercial: 140 MW em 2007 e 70 MW para 2008.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Há apenas 1 projeto remanescente de um total de 4 originalmente integrantes do agrupamento.</p> <p>O agrupamento setorial composto pelo conjunto de usinas hidrelétricas denominado Hidrelétricas Bacia do Paranaíba representa um dos últimos potenciais de aproveitamento hidrelétrico remanescentes situados na Rede Sudeste e imediações. As usinas que o compõem são todas de porte médio, com potência instalada variando entre 150 MW e 300 MW, representando importante aporte de energia para atendimento à demanda da Rede Sudeste e da porção do extremo Sul do Eixo Araguaia-Tocantins.</p> <p>São projetos hidrelétricos com perfis de investimento adequados à modalidade de "project finance", não só pelo porte, como pela proximidade das usinas entre si e com o sistema de transmissão do sudeste. O alto grau de acessibilidade aos locais das obras, a possibilidade de mobilização de recursos humanos e técnicos, e a disponibilidade de equipamentos e serviços de apoio na própria região de influência dos projetos, constituem também fatores que tornam estes empreendimentos bastante atraentes para os investidores.</p> <p>Algumas das hidrelétricas desse agrupamento proverão, como resultado adicional à energia por elas gerada, certa regularização de vazão que poderá aumentar a energia firme da UHE Emborcação, já existente, após a foz do Rio São Marcos (margem direita) e da UHE Itumbiara, localizada a jusante da foz do Rio Araguaí (margem esquerda).</p> <p>Por todas estas razões, a bacia do Rio Paranaíba foi identificada como a âncora virtual deste agrupamento.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
Este agrupamento, que objetiva o aproveitamento energético remanescente na Rede Sudeste, deve intensificar as alterações ambientais observadas atualmente na região de implantação dos projetos, podendo gerar conflitos de uso das águas, notadamente no que se refere ao transporte fluvial. Há necessidade de equacionamento de conflitos e de implementação de medidas de ordenamento territorial, programas de uso e manejo do solo, controle de erosão, recuperação de cobertura vegetal.					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	O suprimento adequado de energia com oferta confiável e limpa reduzindo risco de déficits representa um aumento da produtividade sistêmica para a economia regional e não desestimula investimentos, reforçando vantagens locais.		
Social	(+)	Média	A maior oferta de energia combinada com maior interligação do sistema elétrico reduzindo risco de déficit garante o atendimento ao consumo residencial repercutindo na qualidade de vida da população das regiões sul e sudeste.		
Ambiental	(-)	Alta	Ampliação do processo de alteração da paisagem ao longo do rio Paranaíba e, de forma difusa, na rede Sudeste e no extremo sul do eixo Araguaia-Tocantins.		
Regional	(+)	Média	Permanece padrão de concentração da economia sul e sudeste sustentado por maiores níveis de produtividade, contribuindo para desacelerar as deseconomias de aglomeração.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: SUDESTE		REDE SUDESTE E EIXO SUDOESTE			
AGRUPAMENTO CABOTAGEM					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-PO-015	Terminais no Complexo Portuário do Recôncavo Baiano	R		Plena	
TRANSP-PO-019	Terminal de Transbordo no Porto do Rio Grande	R		Plena	
TRANSP-PO-020	Terminal de Gás Natural no Porto de Pecém	N		Plena	
TRANSP-PO-021	Ampliação e recuperação do Porto de Itaqui	N		Parcial	
TRANSP-PO-030	Novo terminal no Porto de Vitória	N		Plena	
TRANSP-PO-034	Ampliação do Porto de Pecém	N		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
TRN-032-PO-02	Berço de Contêineres no Porto de Pecém	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
TRN-031-PO-01	Berço de Contêineres no Porto de Suape	Em Execução	-	2004	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. EIA/RIMA em análise.
SUL-015-PO-01	Terminal de Contêineres no Porto de Paranaguá	Implantada	-	2001	-
RSE-084-PO-04	Terminal de Contêineres no Porto de Sepetiba	Implantada	-	2001	-
ATO-023-PO-03	Terminal de Contêineres no Porto de Itaqui	-	Descartada	-	Projetos e obras paralizados, devido à transferência da administração da CODOMAR para a EMAP.
RSE-081-PO-02	Terminal de Contêineres no Porto de Vitória	-	Descartada	-	Projeto básico concluído.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Há apenas 2 projetos remanescentes de um total de 6 originalmente integrantes do agrupamento. No entanto, 4 novas intervenções estão sendo propostas nos mesmos portos. A navegação de cabotagem apresenta um grande potencial de expansão no Brasil, principalmente em função da extensão da costa nacional, da concentração das atividades econômicas nas faixas litorâneas e das dificuldades e custos de implantação, operação e manutenção de extensas infra-estruturas terrestres. Nas últimas décadas verificou-se a expansão consistente da cabotagem para o transporte de grandes fluxos de grãos líquidos e sólidos, notadamente como elos de cadeias logísticas de grupos empresariais proprietários dessas cargas. A cabotagem assume, portanto, um caráter de integração nacional inegável, ao mesmo tempo que tende a contribuir significativamente para ganhos de eficiência da demanda do país como um todo. Entretanto, o longo período no qual praticamente não foi efetiva, acarretou diversos "vícios" no sistema de transportes do país das quais resultam gargalos não físicos, mas virtuais: são os gargalos institucionais, resultantes de uma cultura que se estabeleceu de modo a privilegiar o transporte terrestre rodoviário e, de forma simultânea, permitiu que os custos operacionais dos portos disparassem em função de exigências e conquistas corporativas e sindicais quanto ao número de empregados alocados para as operações de carga e descarga dos navios. Os projetos propostos não pretendem estabelecer um sistema de cabotagem de forma determinística, mas se restringem a indicar algumas oportunidades de investimentos que podem ser a gênese da cabotagem moderna. Finalmente, a retomada da cabotagem já teve início pelo mercado, mas certamente deverá crescer paulatinamente, expandindo-se cada vez mais. A cabotagem tende a redefinir quase toda a matriz de transportes do país, impactando profundamente a competitividade nacional, mas devendo enfrentar grandes obstáculos corporativos e sociais, não apenas nos portos, mas em todo um sistema centrado no modal rodoviário e que tem hoje profundas raízes na teia social do país. Por outro lado, tais raízes vêm contribuindo para a manutenção do chamado "custo Brasil", o qual se pretende abater, inclusive com os investimentos do presente portfólio. Esses fluxos admitem principalmente o transporte de "commodities" tais como petróleo e derivados, minérios de ferro e de alumínio, grãos agrícolas, sal, açúcar. Mas também contém o transporte de carga geral, revelando também um processo de "contêinerização" dessa carga. A proposta para este agrupamento de cabotagem insere-se no conceito de portos "hub" e "feeders", (concentradores e alimentadores), onde os primeiros, mais aparelhados e com maior capacidade e calado, recebem embarcações de grande capacidade ("Post-Panamax"), distribuindo a carga para os demais. Como a transformação em portos "hub" é muito onerosa, selecionaram-se dois portos, um servindo a região Norte do País – Porto de Suape – e outro atendendo o Sul – Porto de Sepetiba, que embora não recebam o maior montante de carga têm calado suficiente para receber grandes navios, potencial de infra-estrutura portuária incluindo espaços para terminais de contêineres, infra-estrutura intermodal, e proximidade de mercados, critérios necessários para desempenhar esse papel. Dessa forma, para o Porto de Suape estão previstas as obras constantes da continuidade do Programa Brasil em Ação e para o Porto de Sepetiba a construção de um terminal de contêineres e a construção de um terminal exportador de placas de aço. Além dessas intervenções nos portos "hub", estão previstas ainda no agrupamento algumas obras nos portos "feeders" para que o sistema opere como o conceituado. São elas: a construção de terminais nos Portos de Vitória, Pecém, Rio Grande e no Complexo Portuário do Recôncavo Baiano; adaptação do terminal de grãos no Porto de Paranaguá para operar com contêineres; e ampliação e recuperação do Porto de Itaqui.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento representa uma alternativa ao transporte de cargas, reduzindo pressões sobre o sistema rodoviário e sobre portos como Santos e Salvador. Por outro lado, intensifica pressões sobre toda a faixa litorânea, com riscos de contaminação e redução de estoques de flora e de fauna, interferindo em atividades pesqueiras, de maricultura e turísticas e afetando o modo de vida de populações caçaras. Adicionalmente representa fator de indução de processos de urbanização desordenados em uma região que já apresenta altos índices de pressão antrópica com degradação urbana, ampliando problemas relativos a saneamento e a saúde pública. Demanda expansão da infra-estrutura de saneamento, ordenamento territorial, fiscalização e monitoramento.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Alta	As melhorias de cabotagem desencadeiam fortes ganhos de produtividade sistêmica nacional com diminuição de custos para um amplo conjunto de cargas ao longo de toda a extensa costa brasileira, provocando animação econômica em diversos segmentos com destaque para o exportador.		
Social	(+)	Baixa	Melhorias no mercado de trabalho de alguns setores da economia com destaque para mão de obra do setor exportador.		
Ambiental	(-)	Média	Intensificação das pressões sobre ecossistemas de restinga, de mangues e litorâneos, podendo se refletir em redução de remanescentes de flora e de fauna e de estoques pesqueiros. Intensificação de processos desordenados de urbanização em cidades litorâneas, com reflexos à saúde pública, aumentando a demanda por infra-estrutura de saneamento.		
Regional	(+)	Média	Melhoria na articulação comercial e também integração produtiva inter-regional com redução de desigualdades.		