

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAÍ - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO AEROPORTOS DO PLANALTO CENTRAL					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-AP-003	Aeroporto Santa Geneveva - Novos terminal de passageiros e pátio de aeronaves	R		Parcial	
TRANSP-AP-005	Aeroporto Santa Geneveva - Ampliação da pista de decolagem e nova pista de taxiamento	R		Parcial	
TRANSP-AP-012	Aeroporto de Uberlândia - Novos terminal de passageiros e pátio de aeronaves	R		Parcial	
TRANSP-AP-017	Aeroporto de Uberlândia - Ampliação da pista de decolagem e nova pista de taxiamento	R		Parcial	
TRANSP-AP-018	Aeroporto de Uberlândia - Novo terminal de carga doméstica	R		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
ATO-010-AP-01	Aeroporto Internacional de Brasília - Ampliação do terminal de passageiros e pátio de aeronaves	Implantada	-	2002	Inclui nova pista de decolagem.
ATO-015-AP-04	Aeroporto Internacional de Brasília - Nova pista de decolagem	Implantada	-	2002	Incluído no empreendimento referente a ampliação da terminal de passageiros e pátio de aeronaves.
ATO-012-AP-03	Aeroporto de Palmas - Novo aeroporto	Implantada	-	2001	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.
ATO-016-AP-05	Aeroporto Internacional de Brasília - Ampliação do terminal de carga doméstica	Descartada	-	-	Sem previsão no programa de obras quinquenais da INFRAERO.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>*Os projetos que integram o agrupamento têm como objetivo complementar e melhorar a oferta de infra-estrutura de transportes aeroportuária necessária para atender o crescimento econômico de uma das áreas mais dinâmicas do Eixo Araguaia-Tocantins – Palmas, tendo Brasília como centro estruturante, ("projeto âncora"), estendendo-se até Uberlândia, na Rede Sudeste.</p> <p>Serão beneficiadas as atividades turísticas e de serviços ligados a lazer e negócios, bem como o processo de industrialização associado à agropecuária. Isso possibilitará o adensamento da cadeia produtiva e, ao mesmo tempo, consolidará a especialização produtiva regional que, por vezes, demonstra potencial ainda emergente.</p> <p>O agrupamento reúne os aeroportos de Brasília, Santa Geneveva (Goiania), Uberlândia e Palmas, sendo o primeiro considerado projeto âncora. O aeroporto de Palmas refere-se ao novo aeroporto, tendo em vista que o existente é provisório e foi construído para dar suporte à instalação da capital do recente Estado do Tocantins. Os projetos restantes abrangem desde a ampliação de terminais de passageiros e carga até a extensão de pistas, que irão permitir sua operação com aeronaves de maior porte e o aumento de sua capacidade, no atendimento de passageiros/ano, em horários de pico, e na capacidade de processamento de carga nacional e internacional.</p> <p>O agrupamento é um exemplo de sinergia horizontal (projetos apenas do setor aeroportuário), em função de similaridades referentes à implementação e à operação de seus projetos constituintes. Por sua localização geográfica e por implicar maior mobilidade de passageiros, o agrupamento se relaciona a outros agrupamentos do Eixo Araguaia-Tocantins, tais como Multimodal Araguaia, Ferrovia Norte-Sul, e Interligação Norte-Sul (vide)*.</p>					

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS	
AGRUPAMENTO AEROPORTOS DO PLANALTO CENTRAL			
CONDICIONANTES AMBIENTAIS			
<p>Este agrupamento, composto de projetos com viabilidade considerada parcial, objetiva melhorar a Infra-estrutura aeroportuária e tem sinergia com outros agrupamentos relacionados com o setor de transportes, favorecendo a intensificação de atividades produtivas, com expansão da agropecuária. Em um estado ainda em consolidação, caso do Tocantins, esta expansão ocorre sobre extensas áreas de Cerrados, em sua maior parte em bom estado de conservação, podendo gerar conflitos com as atividades turísticas. Medidas concretas de zoneamento e de ordenamento territorial são necessárias, assim como ações de fiscalização, de pesquisa científica e de preservação de áreas prioritárias abrangendo principalmente as localidades de expansão das atividades agropecuárias. Medidas de expansão da infra-estrutura de saneamento e que promovam a adequada inserção nos ambientes urbanos também se fazem necessárias.</p>			
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE			
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso
Econômico	(+)	Baixa	Contribui para melhorar a produtividade sistêmica para amplas regiões do Oeste no entorno de Goiânia, Uberlândia, Palmas e Brasília.
Social	(+)	Baixa	Fenômeno pouco significativo para alterar a dinâmica de desenvolvimento social.
Ambiental	(-)	Média	Favorece as alterações na paisagem devido à expansão das atividades agrícolas, podendo gerar conflitos com o turismo. Localmente, interfere no ambiente urbano, intensificando o tráfego aéreo e viário, aumentando os níveis de poluição aérea e sonora, pressionando recursos hídricos e as infra-estruturas de saneamento e viária.
Regional	(+)	Baixa	Contribuição para consolidar o core do Oeste brasileiro .

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS		
AGRUPAMENTO ENERGIA DO RIO CLARO				
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-HE-010	UHE ITAGUAÇU	N	Plena	
ENERGIA-HE-011	UHE FOZ DO RIO CLARO	N	Parcial	
ENERGIA-HE-012	UHE PONTAL	N	Plena	
ENERGIA-HE-015	UHE ROCHEDO II	N	Plena	
ENERGIA-HE-018	UHE TUCANO	N	Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS				
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
NENHUM				
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO				
<p>A região hidrográfica do Paraná possui a maior capacidade instalada de energia do país (38.370 GWh, 59,3% do total nacional), assim como a maior demanda (75% do consumo nacional). Existem 176 usinas hidrelétricas na região e não existe disponibilidade de novos aproveitamentos hidrelétricos de grande porte nos rios principais. Atualmente ocorre uma tendência de desenvolvimento de projetos de menor porte em rios secundários.</p> <p>O agrupamento setorial composto pelo conjunto de usinas hidrelétricas denominado Energia do Rio Claro representa um dos últimos potenciais de aproveitamento hidrelétrico remanescentes situados nas imediações da Rede Sudeste. Por abranger esse potencial hidrelétrico e receber 4 dos cinco projetos propostos, o rio Claro apresenta-se como âncora virtual do agrupamento. As usinas que compoem esse agrupamento apresentam potência instalada variando entre 70 MW e 150 MW, num total de aproximadamente 550 MW, aporte de energia para atendimento à demanda da Rede Sudeste e da porção do extremo Sul do Eixo Araguaia-Tocantins.</p> <p>O estado de Goiás é notadamente exportador de energia, tendo sido responsável, em 2000, pela geração de 11.998 GWh, dos quais consumiu apenas 6.653 GWh. Os projetos hidrelétricos têm perfil de investimento adequados à modalidade de "project finance", pela proximidade das usinas entre si e com o sistema de transmissão do sudeste.</p>				
CONDICIONANTES AMBIENTAIS				
<p>Este agrupamento, que objetiva o aproveitamento energético dos rios Claro e Verde, intensifica o processo de apropriação dos recursos da paisagem em uma região onde prevalecem índices de pressão antrópica de médios a muito altos, reduzindo os já escassos remanescentes vegetais e localidades de valor cênico representadas por cachoeiras e várzeas, comprometendo as potencialidades turísticas da região. Demanda medidas concretas de zoneamento e de ordenamento territorial, de fiscalização, de conservação de áreas de interesse turístico e conservacionista. Medidas de expansão da infra-estrutura de saneamento também se fazem necessárias.</p>				
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE				
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso	
Econômico	(+)	Baixa	Auxilia a trajetória de expansão econômica da região, melhorando a produtividade sistêmica regional.	
Social	(+)	Baixa	Melhoria da evolução do mercado de trabalho com reflexos benéficos na distribuição da renda das famílias, acompanhando a dinâmica regional ascendente.	
Ambiental	(-)	Média	Aumento das pressões antrópicas sobre remanescentes, em uma região com paisagens que já apresentam elevados níveis de antropização. Alteração na dinâmica hidrológica e no sistema aquático dos trechos de rios afetados.	
Regional	(+)	Baixa	Acompanha a trajetória espacial de crescimento, reduzindo desigualdades.	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAÍ - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO FERRONORTE					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
ENERGIA-TR-017	Linha de Transmissão Nobres-Sinop	R		Plena	
ENERGIA-TR-034	Linha de Transmissão Cuiabá-B. do Peixe-Intermediária-Itumbiara	N		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-FV-015	Ferrovia entre Alto Araguaia e Rondonópolis	R		Parcial	
TRANSP-PO-016	Armazéns em Rubinéia	R		Plena	
TRANSP-PO-027	Construção de Porto na Margem Esquerda do Porto de Santos	N		Parcial	
TRANSP-PO-028	Terminal de Granéis Líquidos no Porto de Santos	N		Parcial	
TRANSP-RV-69	BR-060, de Chapadão do Sul a Serranópolis	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
TRANSP-RV-018	BR-364, de Cuiabá a Rondonópolis	Em execução		-	-
RSE-083-PO-01	Terminal de Grãos em Santos	Implantada		2002	Empreendimento da iniciativa privada em fase final. Está sendo construída uma área de 45000 m², e não de 100.000 m².
OES-026-TR-03	Linha de Transmissão de Colider a Matupá	Implantada		2002	-
OES-021-HE-03	UHE ITIQUIRA I & II – APE	Implantada		2002	Itiquira I prorrogação do prazo para entrada em operação comercial em 2002 com 60,8 MW. Itiquira II prorrogação do prazo para 2002 com 95,4 MW. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
OES-093-RV-13	MS-223, de Costa Rica à MS-306	Implantada		2001	-
SUD-013-FV-03	Ferrobán, entre Bauru e Itirapina	Programada		2007	Trecho concessionado à FERROBAN, sendo obrigação contratual da mesma a melhoria da linha e a construção de desvios.
SUD-019-FV-06	Ferrovia entre Santa Fé do Sul e Campinas	Programada		2007	Corredor de bitola larga da FERROBAN. Ferrovia concessionada à FERROBAN. O empreendimento faz parte das obrigações contratuais da concessão.
ATO-117-HE-09	UHE COUTO DE MAGALHÃES	Programada		2006	Empreendimento concedido em final de 2001. Início das obras previsto para 2002.
OES-019-HE-01	UHE PONTE DE PEDRA	Programada		2004	Empreendimento concedido. Previsão de início das obras para 2002.
OES-016-TR-02	Linha de Transmissão de Sinop a Juína	-	Descartada	-	Excluída do programa de obras da CEMAT, e substituída pela SES Brasnorte e linha de transmissão associadas.
OES-024-RV-07	BR-163, de Cuiabá a Sinop	-	Descartada	-	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Este agrupamento objetiva abrir uma alternativa de alta capacidade para escoamento de grãos do Eixo Oeste (Mato Grosso e Mato Grosso do Sul), áreas de expansão dessas culturas, com alta produtividade pela localização no cerrado. Adicionalmente, pela integração com ferrovias de bitola larga já existentes em São Paulo, permite tanto o processamento e consumo de grãos nos Eixos Sudoeste e Rede Sudeste como a exportação pelo Porto de Santos. As ferrovias atravessam áreas de produção de cítricos e de cana-de-açúcar, principalmente no Eixo Sudoeste, transportando também esses produtos processados para a Rede Sudeste. Como cargas de retorno prevê-se fluxos de combustíveis, fertilizantes e carga geral da Rede Sudeste para os eixos Sudoeste e Oeste.</p> <p>É um agrupamento de caráter inegavelmente integrador, já que abrange projetos na Rede Sudeste, nos eixos Sudoeste, Oeste e, também, o extremo sul do Eixo Araguaia-Tocantins. Embora responda primordialmente à lógica de escoamento de grãos do Eixo Oeste por sistema de transporte de alta capacidade, o agrupamento inclui, justamente no Eixo Oeste, projetos do setor elétrico, coerente com uma visão holística e integradora para viabilizar a consolidação das atividades econômicas dominantes e, em decorrência, permitir a fixação de capital humano em busca da sustentabilidade do desenvolvimento econômico regional.</p> <p>O agrupamento tem o Porto de Santos como âncora, onde são propostas duas novas intervenções (Construção de terminal de granéis líquidos e de porto na margem esquerda). O porto apresenta-se como destino de grande parte da carga movimentada pelos projetos de infra-estrutura que constituem o agrupamento.</p> <p>O agrupamento inclui ainda projetos de trechos de rodovia, terminal de grãos no Porto de Santos, um armazém em entroncamento rodo-hidro-ferroviário, melhoria em trechos ferroviários e novo trecho, três hidrelétricas e linhas de transmissão.</p> <p>Esses são projetos intersetoriais de infra-estrutura que pelos seus efeitos sinérgicos, ao mesmo tempo alavancam a produção, diversificação e agregação de valor no Eixo Oeste e ampliam a capacidade de sistemas de transportes existentes no Sudoeste e Rede Sudeste.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento representa alternativa para escoamento de produção em uma região sob grande pressão de ocupação e de extrativismo madeireiro, que se reflete em processos de fragmentação da paisagem. Reflete-se também em supressão de extensas áreas de Cerrados, devido a expansão agrícola, impactando regiões de cabeceiras de cursos d'água que drenam o Pantanal, podendo interferir nos ecossistemas que o constituem. Demanda medidas concretas de zoneamento e ordenamento territorial (ou observância de ZEE existente), priorização de pesquisa científica e de incentivos à conservação da biodiversidade e da estrutura e dinâmica da paisagem, de manejo e conservação dos solos, de fiscalização e de recuperação de florestas ciliares junto às cabeceiras dos rios que drenam o Pantanal. Devido ao aumento de pressão sobre a região de Santos, demanda, também, a inserção dos projetos referentes àquele porto dentro do ZEE e medidas de conservação de biodiversidade e de expansão de infra-estrutura de saneamento.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Oferta de transporte Multimodal de alta capacidade combinada com garanti de oferta de energia contribui para expansão e consolidação de extensas áreas na região oeste do país, favorecendo o binômio grão/pecuária e seus encadeamentos e contribui para integração produtiva na direção do estado de São Paulo/Porto de Santos.		
Social	(+)	Média	Melhoria no desenvolvimento social para grande parte dos municípios da região oeste, quer devido a melhores salários, quer por melhor oferta de serviços básicos.		
Ambiental	(-)	Alta	Intensificação de processo de fragmentação em regiões caracterizadas por extensas áreas florestais atualmente sob pressão de ocupação, com possíveis reflexos no pantanal Mato-grossense, pelo aumento nos níveis de contaminação das águas e aporte de sedimentos. Aumento de pressão sobre ecossistemas costeiros, na região de Santos.		
Regional	(+)	Média	Espalhamento da dinâmica espacial do crescimento econômico acompanhando o avanço da fronteira, refletindo na melhor articulação de rede urbana e reduzindo desequilíbrios intra-regional.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAÍ - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO FERROVIA NORTE-SUL					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-014	Ferrovía entre Petrolina de Goiás e Darcinópolis	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
ATO-008-RV-05	TO-296, de Paraná à BR-153	-	Descartada	-	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Este agrupamento tem por objetivo estabelecer a ligação do sul de Goiás com o norte do Estado do Tocantins, através de um sistema de transportes de alta capacidade.</p> <p>A ferrovia, parcialmente operacional, tem por objetivo principal estabelecer a ligação da região Centro-Oeste com os portos exportadores de São Luís, pela conexão com a Estrada de Ferro Carajás. Este projeto deve possibilitar a ligação ferroviária Goiânia-Uruaçu, no Estado de Goiás, a Estreito no Estado do Maranhão, atravessando no sentido Norte-Sul, a área central do Estado do Tocantins.</p> <p>Esta ligação ferroviária deve atender prioritariamente ao transporte de carga geral e passageiros e ainda ao de produtos agrícolas, representando uma alternativa parcialmente competitiva por cargas à Hidrovia Araguaia-Tocantins. No escoamento da safra agrícola da região (estimada em 5,7 milhões de ton/ano para 2011) para o porto de Itaqui, estima-se uma demanda mínima de 234 mil ton/ano para esse transporte. A redução no custo de transporte quando comparada à alternativa de escoamento rodoviário até as vias ferroviárias existentes é de cerca de R\$10,3 milhões/ano.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento tem por objetivo estabelecer a ligação do sul de Goiás com o norte do Estado do Tocantins, propiciando maior acessibilidade e favorecendo a intensificação das formas de ocupação observadas no estado do Tocantins, destacando-se a produção de grãos e a mineração de calcário, refletindo-se na expansão de pressões sobre Cerrados e Florestas Deciduais, estas presentes em pequenas áreas no sudeste do estado. Demanda ações concretas de ordenamento da ocupação do solo, de fiscalização, de incentivos à conservação da biodiversidade e da estrutura da paisagem, bem como de concretização de medidas de preservação em áreas prioritárias.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Alta	Oferta de transporte rodo/ferroviária de alta capacidade combinada com garantia de suprimento de energia expande e consolida extensas áreas na porção centro-norte com a exploração do binômio grão/pecuária e seus encadeamentos e contribui para integração produtiva do país na direção norte-sul.		
Social	(+)	Média	Melhoria no desenvolvimento social para grande parte dos municípios da região do Araguaia-Tocantins, quer devido a melhores salários, quer por melhor oferta de serviços básicos.		
Ambiental	(-)	Média	Intensifica processos de apropriação dos recursos da paisagem, atualmente em expansão, principalmente no estado do Tocantins. Pressão sobre os recursos hídricos, nos aspectos quantitativos e qualitativos, pela intensificação da atividade agrícola.		
Regional	(+)	Média	A dinâmica espacial do crescimento econômico acompanha o avanço aos grãos e se estende por um grande número de municípios no entorno dos rios Araguaia-Tocantins na direção norte sul, com melhor ordenamento na rede urbana regional.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-HV-003	Hidrovia Paraguai-Paraná, Trecho Cáceres-Corumbá	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-PO-011	Porto Hidroviário de Cáceres	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-RV-010	MT-343, de Barra do Bugres a Cáceres	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
OES-039-RV-11	BR-070, de Cáceres a San Matias (Bolívia)	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Este agrupamento objetiva abrir uma alternativa de transporte de alta capacidade para captação da produção de grãos, especialmente soja do norte de Mato Grosso e escoamento para o sul do país, para esmagamento. Pelas dificuldades ambientais de implantação da hidrovia no trecho entre Cáceres e Corumbá, cujas obras de dragagem e derrocamento necessárias a um tirante d'água mínimo de 1,5m poderiam alterar o sistema hidrológico do Pantanal, este agrupamento permaneceu somente com a Hidrovia, como projeto âncora, e com o Porto de Cáceres e respectivas rodovias alimentadoras, pois estes só tem sentido com a implantação da hidrovia.</p> <p>Esta hidrovia possui grande interesse estratégico para a Bolívia para escoamento de sua soja e minérios da região de Santa Cruz de La Sierra, mas também para o Paraguai, Uruguai e Argentina, pela possibilidade de intercâmbio comercial com a Bolívia e o Brasil. Já existe um protocolo internacional entre esses países que definem as regras de operação nessa hidrovia. No entanto, não existe licenciamento ambiental no Brasil para as obras nesse trecho, tendo sido estas contestadas como danosas ao Pantanal por diversas instituições nacionais e internacionais.</p> <p>No trecho entre Cáceres e Corumbá, sua operação atual é bastante restrita, não constituindo carregamentos suficientes para competir com outras alternativas de escoamento de grãos da região, tais como aquelas propostas nos agrupamentos Ferronorte, Hidrovia Madeira-Amazonas, ou mesmo na Hidrovia Teles Pires-Tapajós. Há indicações de que o carregamento deve permanecer restrito até o final do horizonte de planejamento adotado, o que justifica apenas projetos de menor porte.</p> <p>É interessante remarcar que, a Jusante de Corumbá (em direção a Porto Murtinho, adentrando o Paraguai em direção à Argentina), a hidrovia apresenta um calado de 2,5m e movimentação expressiva de carga, compatível com sua elevada capacidade, não constituindo um projeto deste portfólio.</p> <p>Caso o objetivo seja obter um sistema de alta capacidade para o transporte de cargas originárias da Bolívia, esse trecho da hidrovia pode se interligar tanto com o Mercosul pelo modal hidroviário, quanto com o Brasil, pela Ferrovia Bolívia-Santos, cruzando os Eixos Oeste e Sudoeste em direção à Rede Sudeste.</p> <p>Trata-se, no entanto, de um agrupamento de inegável efeito de integração internacional, uma vez que se situa no Eixo Oeste, praticamente na fronteira da Bolívia com Brasil.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento, composto de projetos voltados para transporte hidroviário, dos quais dois apresentam grandes restrições ambientais (Hidrovia e Porto de Cáceres), intensifica as pressões sobre os ecossistemas terrestres e aquáticos situados a montante do Pantanal, devido à expansão de culturas agrícolas, e a Jusante, em decorrência das alterações no rio Paraguai. Estes efeitos refletem-se na dinâmica e no funcionamento da paisagem desta vasta área de ambientes palustres, única e de equilíbrio frágil, afetando sua diversidade biológica, seus atributos naturais e seu potencial turístico. Demanda estudos mais detalhados dos projetos e de seus impactos.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Oferta de transporte hidroviário de alta capacidade em um trecho adicional para as porções oeste e sudoeste do estado de Mato Grosso. Contribui para expansão e consolidação de extensas áreas, favorecendo basicamente o binômio grão/pecuária e seus encadeamentos, contribui para integração produtiva na direção aos países do Mercosul.		
Social	(+)	Baixa	Alguna melhoria no desenvolvimento social para os municípios produtores de grãos/pecuária da região do oeste e sudoeste do estado do Mato Grosso devido basicamente ao aumento de postos de trabalho oferecidos nesses setores produtivos.		
Ambiental	(-)	Alta	Conflitos de uso devido às alterações na dinâmica da drenagem, com consequências adversas para a diversidade biológica, a estrutura e dinâmica da paisagem, os recursos naturais e o potencial turístico da região de entorno e de Jusante, com comprometimento de ecossistemas do Pantanal. Note-se que o projeto da hidrovia, neste trecho, não tem licenciamento ambiental devido aos impactos antevistos para o Pantanal.		
Regional	(+)	Baixa	Consolidação da dinâmica espacial do crescimento econômico das porções oeste e sudoeste do estado do Mato Grosso.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO HIDROVIA TELES PIRES-TAPAJÓS					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-HV-002	Hidrovia Teles Pires-Juruena-Tapajós	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-PO-012	Terminal de Grãos em Cachoeira Rasteira	R		Necessita Estudo Ambiental Detalhado	
TRANSP-RV-016	MT-319, de Vilhena a Juína	R		Parcial	
TRANSP-RV-021	MT-220/325, de Juruena a Juara	R		Plena	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES
OES-011-RV-05	Várias estradas agrícolas ao norte e leste de Mato Grosso	-	Descartada	-	-
TRANSP-RV-015	MT-170, de Campo Novo do Parecis a Juína e Cotriguaçu	Em execução	-	-	-
TRANSP-PO-009	Terminal de Grãos no Porto de Santarém	Em execução	-	-	-
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Este agrupamento objetiva dotar o norte de Mato Grosso de um sistema de transporte de alta capacidade para escoamento de suas crescentes produções de grãos – soja, milho, arroz, em direção às exportações pelo Porto de Santarém, já no Rio Amazonas. A porção norte desse Estado não conta também com vias coletoras que permitam captar as cargas produzidas localmente e escoar rumo aos destinos de menor custo, sejam internos ou externos. Trata-se de área absolutamente isolada em relação a vias vicinais e de escoamento.</p> <p>Desta forma, está proposto como projeto âncora deste agrupamento a Hidrovia Teles Pires Tapajós, permitindo um transporte de longa distância competitivo, face às alternativas rodoviárias de alto custo e baixo desempenho. Associados a essa hidrovia, o agrupamento compõe-se de três trechos de rodovias estaduais que necessitam pavimentação, ligando centros urbanos existentes ao terminal da hidrovia. Essas rodovias têm como destino uma proposta de Terminal de Grãos em Cachoeira Rasteira, que captaria toda a carga produzida nessa região norte, encaminhando-a para o Porto de Santarém, para o qual também é proposto um Terminal Graneleiro, onde os grãos passariam das barcaças da hidrovia para navios oceânicos. Esse sistema teria, como carga de retorno, combustíveis e fertilizantes, para abastecimento do norte de Mato Grosso. Trata-se assim de um agrupamento com alta sinergia quanto a transportes, permitindo toda a captação local de cargas e seu escoamento para portos hídricos e oceânicos, rumo à exportação.</p> <p>Conforme os valores assumidos de locais de produção e de área de influência e de captação de cargas, esse agrupamento configura um cenário alternativo que concorre com os projetos de transportes de outros agrupamentos propostos neste Portfólio, notadamente o Hidrovia Madeira-Amazonas, o Ferronorte, e o Hidrovia Paraguai-Paraná e o Rodoviário Tapajós (vide).</p> <p>Existe uma grande incerteza quanto à viabilização ambiental da Hidrovia Teles Pires–Tapajós devido à necessidade de transpor diversas quedas d'água nesses rios, notadamente no Teles Pires, ao passo que o rio Tapajós só é navegável a Jusante de Itaituba, em direção a Santarém.</p> <p>Além das dúvidas quanto à sua viabilização ambiental, o próprio carregamento esperado é questionado, dada a discordância em relação à área de captação ou de abrangência desse conjunto de projetos em função da existência de outras alternativas de escoamento. De qualquer forma, trata-se de uma proposta a ser melhor estudada, inclusive considerando hipóteses alternativas de áreas de captação de cargas em relação a outras opções de escoamento capazes de atender à produção da região considerada.</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento, formado de projetos que apresentam restrições altas e muito altas, induz atividades de extração madeireira e a fragmentação de Florestas Ombrófilas em bom estado de conservação e insuficientemente conhecidas do ponto de vista científico, existentes no norte de MT, na região de influência de Alta Floresta de Sinop, em região com índices de pressão antrópica baixa e média. Promove severas alterações na dinâmica do baixo curso do rio Teles Pires e do rio Tapajós, ambos com potencial turístico e pouco alterados por ação antrópica. Intercepta várias Terras Indígenas, interferindo no modo de vida das populações indígenas. Demanda estudos mais detalhados.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Média	Oferta de transporte hidroviário de alta capacidade alimentada por trechos rodoviários no norte e leste do estado de Mato Grosso contribui para expansão e consolidação de extensas áreas, favorecendo o binômio grão/pecuária e seus encadeamentos e contribui para integração produtiva na direção do porto de Santarém no rio Amazonas.		
Social	(+)	Média	Melhoria no desenvolvimento social para grande parte dos municípios da região do norte e leste do estado do Mato Grosso, quer devido a melhores salários pagos nas frentes produtivas modernas, quer por oferta de serviços básicos mais adequada.		
Ambiental	(-)	Alta	Indução/intensificação de processos de extrativismo madeireiro e de fragmentação de paisagens contínuas da Floresta Ombrófila do Domínio Amazônico, em setor conservacionista estratégico do norte do MT e sul do PA. Alterações nos ecossistemas aquáticos e ribeirinhos em trecho ainda preservado do rio Teles Pires e do rio Tapajós. Perda do potencial turístico dos rios e da região. Interferências diretas em Terras Indígenas.		
Regional	(+)	Média	Espalhamento da dinâmica espacial do crescimento econômico acompanhando o avanço da fronteira, refletindo na melhor articulação de rede urbana e reduzindo desequilíbrios intra-regional.		

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS	
AGRUPAMENTO INTERLIGAÇÃO NORTE-SUL			
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO			
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE	VIABILIDADE AMBIENTAL
ENERGIA-HE-005	UHE SERRA QUEBRADA	R	Parcial
ENERGIA-HE-013	UHE IPUEIRAS	N	Parcial
ENERGIA-HE-016	UHE TUPIRATINS	R	Parcial
ENERGIA-TR-023	Linha de Transmissão Tucuruí-Marabá	N	Parcial
ENERGIA-TR-043	Linha de Transmissão Serra da Mesa-Flores	Parcial	Parcial

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAI - TOCANTINS				
AGRUPAMENTO INTERLIGAÇÃO NORTE-SUL						
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS						
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO		ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
ATO-020-HV-05	Eclusa na UHE Lajeado	Em Execução	-	2005	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
MAM-011-TR-02	Linha de Transmissão de Tucuruí a Vila do Conde	Implantada	-	2002	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
ATO-022-HE-05	UHE TUCURUÍ Etapa 2	Em Execução	-	2006	Operação comercial: 375 MW em 2002, 1.125 MW em 2003, 1.125 MW em 2004, 1.125 MW em 2005 e 375 MW em 2006. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
ATO-029-TR-02	Linha de Transmissão da UHE Lajeado a Miracema	Implantada	-	2001	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
ATO-028-TR-01	Linha de Transmissão da Interligação Norte-Sul, de Imperatriz a Serra da Mesa e Itumbiara	Em Execução	-	2003	Empreendimento concedido. Início das obras previsto para início de 2002. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
ATO-031-TR-04	Linhas de Transmissão da UHE Cana Brava a Serra da Mesa e Flores	-	Parcialmente incluída	2002	LT Cana Brava/ Serra da Mesa (50 km) em execução (Gerasul) e será concluído em 2002. A LT Serra da Mesa/ Flores (176km) será licitada a partir de 2005, remanescendo com uma oportunidade de investimento (CEELG).	
ATO-119-TR-05	Linha de Transmissão de Serra da Mesa a Bom Jesus da Lapa e Governador Mangabeira	Programada	-	2003	Atendimento dos aspectos fundiários e demais aspectos ambientais em andamento (63% da faixa desenhada). Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
MAM-010-TR-01	Linha de Transmissão de Tucuruí a Imperatriz	Programada	-	2003	Empreendimento concedido. Início das obras para 2002. Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avanço Brasil 2000-2003.	
ATO-053-HE-06	UHE PEIXE	Em Execução	-	2006	Empreendimento concedido. Início das obras previsto para 2002.	
ATO-055-HE-08	UHE ESTREITO	Em Execução	-	-	Licitação de Concessão pela ANEEL prevista para 2002. Estudo de viabilidade encontra-se em análise na ANEEL.	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE	EIXOS: OESTE E ARAGUAÍ - TOCANTINS
AGRUPAMENTO INTERLIGAÇÃO NORTE-SUL	
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO	
<p>*A Interligação Norte/Sul, situada predominantemente no Eixo Araguaia-Tocantins, assume um papel relevante para o suprimento de energia elétrica a praticamente todos os eixos, pois é a responsável pela interconexão de todo o sistema elétrico brasileiro. Somente os sistemas isolados da região Norte não são influenciados por esta interligação. Operando desde 1999, o primeiro circuito do sistema, constituído por três novas subestações e cinco trechos de linhas de transmissão de 500 kV, com 1000 MW de capacidade e 1.280 km de comprimento, tem como pontos terminais as subestações de Imperatriz (no estado do Maranhão) e Samambaia (no Distrito Federal). O traçado da linha segue, em sua maior parte, a diretriz da Rodovia Federal BR-153 (Belém-Brasília) e permite, de imediato, o suprimento à capital do Estado de Tocantins, Palmas.</p> <p>O dinamismo do mercado nessa região deve refletir a consolidação de pólos agro-industriais, os investimentos em infra-estrutura e, de forma determinante, a melhoria da oferta de energia decorrente da expansão dos sistemas de geração, transmissão e distribuição. Esses investimentos proporcionarão não só o atendimento a novos mercados, mas também melhorias qualitativas no fornecimento de energia a localidades com alto grau de demanda reprimida e sujeitas a racionamentos freqüentes.</p> <p>A expansão da interligação necessária – a duplicação do circuito em 500 kV entre as subestações de Imperatriz e Serra da Mesa – constitui o âncora do agrupamento. Para transferir potências da ordem de 2500 MW, tanto no sentido Sudeste exportador, como Norte, importador (ou ao contrário, quando necessário), além da duplicação do circuito Imperatriz-Samambaia, foi necessária a construção de um circuito entre a subestação de Samambaia e a usina hidrelétrica de Serra da Mesa, e mais dois circuitos em 500 kV entre Samambaia e Itumbiara, fazendo com que a interligação chegue até o sistema Furnas.</p> <p>Também estão concluídos os projetos deste agrupamento de linhas de transmissão conectando: a UHE de Lajeado a Miracema do Tocantins; Miracema a Sobradinho, no sentido de reforçar a ligação com o Nordeste; e as linhas ligando Imperatriz a Tucuruí e esta a Belém (Vila do Conde). Remanesce pequeno trecho interligando a UHE de Cana Brava a Flores (230 kV) e projeta-se um 4º circuito interligando Tucuruí a Marabá, em 500 kV.</p> <p>Por outro lado, as usinas hidrelétricas Peixe, Estreito e Tucuruí Etapa 2 estão em execução. Além destas, o agrupamento mantém como oportunidade de investimento as UHEs Serra Quebrada (1.332 MW) e Tupiratins (1.000 MW), além de incluir a UHE Ipueiras (600 MW). Cabe lembrar que a localização destas usinas não significa oferta de energia exclusivamente para o Eixo Araguaia-Tocantins, onde estão situadas, mas o reforço a todo o sistema nacional.</p> <p>Devido à grande capacidade dessas usinas, justifica-se o resultado desse agrupamento de projetos unicamente do setor elétrico, quando há outros projetos do portfólio nesse Eixo que certamente apresentam sinergia com esse agrupamento. Todavia, dadas as proporções dos projetos desse agrupamento, julga-se ser predominante a sinergia vertical apenas do setor elétrico, mesmo que a infra-estrutura do Eixo Araguaia-Tocantins ainda esteja por ser consolidada.</p> <p>A eclusa na UHE Lajeado, também em execução, permitirá que a navegação no Tocantins possa ser realizada até a cidade tocaninense de Peixe. Esse projeto está intimamente relacionado ao agrupamento Multimodal Araguaia (vide).</p> <p>Dessa forma, esse agrupamento, de inegável caráter de integração nacional, relaciona-se aos demais agrupamentos desse eixo, com destaque para o Multimodal Araguaia e o Aeroportos do Planalto Central, além da Ferrovia Norte-Sul (vide).</p>	

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAÍ - TOCANTINS	
AGRUPAMENTO INTERLIGAÇÃO NORTE-SUL			
CONDICIONANTES AMBIENTAIS			
Este agrupamento, composto de cinco projetos, todos do setor elétrico, três dos quais de viabilidade plena e dois (UHE Serra Quebrada e LT Serra da Mesa - Flores), de viabilidade considerada parcial, intensificam a apropriação dos recursos da paisagem, já em curso no estado do Tocantins, com alterações no referencial da paisagem ao longo do rio Tocantins, principalmente entre Serra Quebrada e a região de Gurupi/Peixe. Demanda ações de zoneamento e de ordenamento territorial, fiscalização, medidas de conservação da biodiversidade e da estrutura da paisagem e expansão da infra-estrutura de saneamento.			
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE			
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso
Econômico	(+)	Alta	Oferta de transporte Multimodal de alta capacidade combinada com garantia de suprimento de energia expande e consolida extensas áreas na porção centro-norte com a exploração do binômio grão/pecuária e seus encadeamentos e contribui para integração produtiva do país na direção norte-sul.
Social	(+)	Média	Melhoria no desenvolvimento social para grande parte dos municípios da região do Araguaia-Tocantins, quer devido a melhores salários pagos nas frentes produtivas modernas, quer devido à oferta de serviços básicos mais adequada.
Ambiental	(-)	Alta	Interferências diretas em Unidades de Conservação, em Terras Indígenas e em áreas prioritárias para conservação, bem como na dinâmica de ecossistemas aquáticos, ribeirinhos e palustres do rio Araguaia, com reflexos nos estoques pesqueiros e em atividades turísticas. Interferências em ecossistemas dos interflúvios devido ao favorecimento da expansão de atividades de produção de grãos, e nos ambientes urbanos, podendo generalizar problemas de saúde pública.
Regional	(+)	Média	A dinâmica espacial do crescimento econômico acompanha o avanço dos grãos e se estende por um grande número de municípios no entorno dos rios Araguaia Tocantins na direção norte sul, com melhor ordenamento na rede urbana regional.

FICHA SÍNTESE POR AGRUPAMENTO

REGIÃO: OESTE		EIXOS: OESTE E ARAGUAIA - TOCANTINS			
AGRUPAMENTO MULTIMODAL ARAGUAIA					
COMPOSIÇÃO DO AGRUPAMENTO					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	NOVO / REMANESCENTE		VIABILIDADE AMBIENTAL	
TRANSP-FV-001	Ferrovia entre Xambioá e Estreito	R		Parcial	
TRANSP-PO-001	Terminais no Rio Tocantins	R		Parcial	
TRANSP-PO-007	Terminais no Rio Araguaia	R		Parcial	
PROJETOS DO PORTFÓLIO ORIGINAL NÃO CONTEMPLADOS					
CÓDIGO	NOME DO PROJETO	ESTÁGIO DE IMPLANTAÇÃO	ANO DE CONCLUSÃO	OBSERVAÇÕES	
TRANSP-RV-001	BR-158, de Ribeirão Cascalheira à Divisa MT/PA	Em Execução	-		
TRANSP-RV-005	BR-251, de Nova Xavantina a Primavera do Leste	Em Execução	-		
ATO-004-RV-02	BR-226, de Wanderlândia a Estreito	Implantada	2002		
ATO-005-RV-03	BR-010, de Estreito a Imperatriz	Implantada	2001		
ATO-038-RV-10	Rodovias alimentadoras de terminais nos rios Araguaia e das Mortes	Programada/ Oportunidade	Descartada	2004	As obras do trecho GO-244/BR-080, de 51 km, encontram-se paralisadas por pendência judicial. Demais rodovias permanecem como oportunidade de investimento
ATO-007-HV-01	Dragagem do Rio das Mortes	Programada	-	2003	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. Empreendimento incluído nas obras da hidrovía Araguaia Tocantins que estão paralisadas em face de embargo ambiental. EIA/RIMA em fase de complementação.
ATO-007-HV-01	Dragagem do Rio das Mortes	Programada	-	2003	Empreendimento incluído nos Programas Estratégicos do Plano Avança Brasil 2000-2003. Empreendimento incluído nas obras da hidrovía Araguaia Tocantins que estão paralisadas em face de embargo ambiental. EIA/RIMA em fase de complementação.
ATO-037-PO-07	Terminal de Cimento de Xambioá	Oportunidade	Descartada	-	Navegação comercial com questões ambientais e problemas devido às Corredeiras de Santa Izabel.
ATO-024-PO-04	Terminal de Soja de Aruanã	Oportunidade	Descartada	-	-
ATO-025-PO-05	Terminal de Soja de Nova Xavantina	Oportunidade	Descartada	-	-
ATO-026-PO-06	Terminal de Soja de Xambioá	Oportunidade	Descartada	-	Há instalações da Cia Vale do Rio Doce, que estão desativadas em função de haver questões ambientais e das Corredeiras de Santa Izabel para a navegação comercial. A Vale analisa alternativa de terminal hidro-ferroviário em Couto Magalhães.
JUSTIFICATIVA DO AGRUPAMENTO					
<p>Os projetos deste agrupamento permitem disponibilizar uma infra-estrutura de transportes de alta capacidade, possibilitando desdobramentos significativos na cultura dos grãos, atividade dominante que desponta como das mais importantes na região do Brasil Central. A cadeia produtiva gerada amplia a competitividade, permitindo sua inserção nas rotas de negócios internacionais. Tendo em vista a posição privilegiada deste agrupamento de projetos, é exatamente sua viabilização que poderá consolidar a integração Norte-Sul do País, como papel prioritário, preconizado pela Visão Estratégica para o Eixo Araguaia-Tocantins. Esse agrupamento constitui a própria vertebração do Eixo em questão.</p> <p>A consequente implantação do transporte comercial pela Hidrovía Araguaia-Tocantins viabiliza, em conjunto com a Ferrovia Carajás, um corredor multimodal de transporte que possibilita a ligação da região do cerrado central – Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Sul do Pará – com o Porto de Itaquí, em São Luís, MA, resultando em economia significativa nos custos de exportação de grãos agrícolas.</p> <p>O projeto âncora do agrupamento original era a dragagem e derrocamento do rio das Mortes no trecho Nova Xavantina-São Félix do Araguaia, permitindo a livre navegação de comboios de transportes para grandes volumes. No entanto, o rio Araguaia incorpora, no presente portfólio, o papel de âncora virtual desse agrupamento, pois, tanto as obras de dragagem no rio das Mortes quanto a transposição das Corredeiras de Santa Isabel estão sob embargo ambiental, impossibilitando a navegação amplamente comercial na hidrovía e justificando a exclusão da intervenção no rio das Mortes e de projetos de rodovias alimentadoras de terminais do agrupamento original.</p> <p>Foram mantidos os projetos de vários terminais ao longo da hidrovía, de construção de rodovia entre Ribeirão Cascalheira e a divisa MT/PA e de pavimentação de 300 km da BR-251 em nova diretriz, aproveitando trechos já implementados de Nova Xavantina a Primavera do Leste. De qualquer forma, a implantação de terminais no Rio das Mortes apresenta-se apenas como alternativa diretamente ligada à viabilidade operacional dessa hidrovía.</p> <p>Por fim, compõe ainda o agrupamento a construção de uma ferrovia ligando Xambioá a Estreito, como um ramal da Ferrovia Norte-Sul, contribuindo significativamente para o escoamento da produção dos Eixos Araguaia-Tocantins e Oeste, com vistas à exportação por São Luís, pois elimina o modal rodoviário atualmente utilizado. As rodovias hoje utilizadas tornar-se-iam complementares ao sistema.</p> <p>Esse agrupamento apresenta forte sinergia entre seus projetos, bem como se relaciona com outros agrupamentos de projetos de outros setores ou modais de transportes. Apresenta forte sinergia com o agrupamento do setor elétrico Interligação Norte-Sul, com o agrupamento de projetos aeroportuários Aeroportos do Planalto Central, bem como se relaciona com agrupamentos parcialmente alternativos e parcialmente concorrentes (Ferrovia Norte-Sul).</p>					
CONDICIONANTES AMBIENTAIS					
<p>Este agrupamento, composto de projetos considerados de viabilidade ambiental parcial, poderá intensificar processo de antropização em áreas de interesse turístico e conservacionista ao longo do rio Araguaia, onde extensas áreas de várzea encontram-se presentes, parcialmente protegidas na forma de Unidades de Conservação, além de Terras Indígenas e ambientes prioritários para conservação. Ao favorecer a expansão da cultura de grãos, contribui para ampliar o processo de fragmentação e de transformação de ecossistemas de Cerrado ou de Florestas Estacionais, em agroecossistemas, reduzindo a heterogeneidade da paisagem do interflúvio. Finalmente, ao favorecer a expansão urbana, poderão se generalizar problemas relacionados à saúde pública, devido à pressão sobre a infra-estrutura de saneamento. Demanda ações de zoneamento e de ordenamento territorial, fiscalização, medidas de conservação da biodiversidade e da estrutura da paisagem e expansão da infra-estrutura de saneamento.</p>					
SÍNTESE POR DIMENSÃO DE SUSTENTABILIDADE					
Dimensão	Natureza	Magnitude	Mecanismo Dominante/Consenso		
Econômico	(+)	Alta	Oferta de transporte Multimodal de alta capacidade combinada com garantia de suprimento de energia expande e consolida extensas áreas na porção centro-norte com a exploração do binômio grão/pecuária e seus encadeamentos e contribui para integração produtiva do país na direção norte-sul.		
Social	(+)	Média	Melhoria no desenvolvimento social para grande parte dos municípios da região do Araguaia-Tocantins, quer devido a melhores salários pagos nas frentes produtivas modernas, quer devido à oferta de serviços básicos mais adequada.		
Ambiental	(-)	Alta	Interferências diretas em unidades de conservação, em terras indígenas e em áreas prioritárias para conservação, bem como na dinâmica de ecossistemas aquáticos, ribeirinhos e palustres do rio Araguaia e do Tocantins, com reflexos nos estoques pesqueiros e em atividades turísticas. Interferências em ecossistemas dos interflúvios devido ao favorecimento da expansão de atividades de produção de grãos, e nos ambientes urbanos, podendo generalizar problemas de saúde pública.		
Regional	(+)	Média	A dinâmica espacial do crescimento econômico acompanha o avanço dos grãos e se estende por um grande número de municípios no entorno dos rios Araguaia Tocantins na direção norte sul, com melhor ordenamento na rede urbana regional.		