

SAÍDA PARA PRODUZIR MAIS

Escoamento da produção agrícola e mineral no Rio Grande do Norte carece de melhor logística de transporte, o que pode ser obtido por meio da recuperação e criação de ramais ferroviários e melhor integração com rodovias. MAIS RN aponta que estado tem potencial para implantar 775 quilômetros em ferrovias



Investimento sob demanda

TRANSPORTE DE CARGAS VIA FERROVIA PRECISA DE DEMANDA CLARA QUE JUSTIFIQUE APLICAÇÃO DE RECURSOS E ATRAIÁ INVESTIDORES

N.J.: COMO O SENHOR INTERPRETA A AUSÊNCIA DE FERROVIAS PARA TRANSPORTE DE CARGAS NO ESTADO? IMPEDE A AMPLIAÇÃO DA PRODUÇÃO?

ENILSON MEDEIROS: Não é um problema exclusivo do Rio Grande do Norte, mas, em geral, de todo o país. Há um esforço do Governo Federal para melhorar a malha férrea do país, mas o Rio Grande do Norte, aparentemente está fora da maior parte desses investimentos.

ALGUMA RAZÃO TÉCNICA PARA JUSTIFICAR ESSA FALTA DE INVESTIMENTOS EM FERROVIAS POTIGUARES?

Quando não se tem volume de cargas que justifique a atividade e os custos de uma ferrovia, sim. É preciso pensar na ferrovia para ampliar o transporte de cargas. No Rio Grande do Norte temos alguns potenciais, usuários de cargas que justificariam, como a exploração de minérios em Jucurutu, calcário de Mossoró, sal. Mas depende da inclusão de uma rede nacional.

COMO PODE SE DAR ESSA INCLUSÃO?

Em Jucurutu, por exemplo, a operação de uma linha férrea, precisaria de uma conexão com o Porto de Suape, na Grande Recife ou o de Pecém no Ceará, para completar a viagem com navios. O sal de Macau deveria ser ligado a uma rede nacional, visto que o que sai daqui é por rodovias para o interior do Brasil. É preciso pensar numa articulação com a ferrovia Transnordestina.

ENQUANTO ESPECIALISTA NA ÁREA DE TRANSPORTES, QUE POSSIBILIDADES O SENHOR APONTARIA?

Defendo duas frentes. Uma reativando o ramal de Mossoró (RN)/Souza (PB), contemplando neste ramal até o Porto do Mangue para escoamento de calcário e granitos. Essa articulação já foi defendida por uma empresa que fez um plano estadual de logística. Em termos estratégicos defendo a interligação de cargas em todos os estados interligando aeroportos e portos, que num horizonte de muitos anos poderia chegar até o Sul da Bahia.

HÁ PREVISÕES PARA QUE ESTE RAMAL REGIONAL SEJA EFETIVADO?

Trata-se de um ramal litorâneo de cargas e passageiros, mas ainda é só uma ideia que pouco evoluiu. Está sendo pensada uma ferrovia litorânea do Nordeste, recuperando os trilhos existentes para transporte de passageiros e de cargas que conseguiriam chegar a todos os portos e aeroportos da região nordeste. O litoral do Nordeste se presta a isso, porque se esse projeto

CLÁUDIO OLIVEIRA
DO NOVO JORNAL

Para atrair novos investimentos e aumentar a produção de minérios e de outros produtos no Rio Grande do Norte, é necessário a reativação de linhas férreas para transportes de cargas, ou a implantação de novas, porém, seria necessário atrair investimentos para recuperar a malha ferroviária potiguar. A vontade e articulação políticas, bem como as parcerias com o empresariado são essenciais para que isso ocorra. O professor e pesquisador da área de Transportes, Enilson Medeiros, que coordena o Núcleo de Estudos em Trans-

porte (NETNatal) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), explica em entrevista que ainda é preciso produzir o suficiente para justificar a reativação da linha e que a produção do estado ainda não foi dada como suficiente para tanto. Ele revela ainda que além da ferrovia Transnordestina, que não beneficiará diretamente o estado, já há a ideia de uma ferrovia litorânea para transportes de cargas e passageiros, que pode gerar oportunidades de negócios e impulsionar também o turismo.

HUMBERTO SALES / ARQUIVO N.J.



fosse concretizado, encontraria em quase toda a costa ferrovias existentes e um fluxo turístico compatível.

ENTÃO BENEFICIARIA TAMBÉM O TURISMO?

Sim, o litoral Nordestino é compatível com ferrovias. Evidentemente já existe a rodovia fazendo esse serviço, mas não oferece um pacote rodoviário que o trem ou mesmo o VLT (Veículo Leve Sobre os Trilhos) facilitaria. É uma oferta parecida como o que ocorre no Sul de Portugal, com estações de praia em praia seguindo o modelo alemão de trens regionais. Já há quem discuta o assunto no Congresso Nacional e no Ministério do Trabalho.

E DO QUE DEPENDE A CHEGADA DE INVESTIMENTOS PARA A REATIVAÇÃO DE RAMAIS OBSOLETOS OU DA IMPLANTAÇÃO DE NOVOS?

Depende de uma ação política forte que convença o governo federal da importância da iniciativa. O investimento em ferrovias está dentro da política de expansão ferroviária defendida pelo governo federal, falta apresentar razões consistentes para justificar que o estado entre no rol de investimentos para esta área.

PARCERIAS PÚBLICAS PRIVADAS (PPPS) SERIAM UMA SAÍDA?

Sim, é uma saída. Mas precisa ter visão muito clara de planejamento ferroviário. O parceiro só vai investir se houver retorno do investimento. Além disso, depende de muita articulação política e também das atividades que precisam da linha férrea criarem cargas suficientes para justificar a operação, depende do empresariado explorar minérios, enfim é um trabalho de desenvolvimento regional. Hoje esses investimentos em ferrovias acontecem por questões estratégicas e o estado precisa mostrar que pode estar dentro dessas estratégias.

MAS NÃO É A AUSÊNCIA DE FERROVIAS QUE IMPEDE O AUMENTO DO VOLUME DE CARGAS?

É uma discussão complexa saber se não se investe em linha férrea devido a ausência de cargas, ou se não há cargas pela ausência da ferrovia. O que se sabe é que para transporte tipicamente ferroviário essa produção se torna onerosa para produtor e comprador. O minério de ferro de Jucurutu para Suape, por exemplo, embute um custo muito alto. Isso é o que mobiliza os setores interessados em apontar a solução das ferrovias. Obviamente não pode ser deficitária a longo e médio prazo. Precisa estar encoberta por meio de planejamento.

“

É PRECISO PENSAR NA FERROVIA PARA AMPLIAR O TRANSPORTE DE CARGAS. NO RIO GRANDE DO NORTE TEMOS ALGUNS POTENCIAIS, USUÁRIOS DE CARGAS QUE JUSTIFICARIAM, COMO A EXPLORAÇÃO DE MINÉRIOS EM JUCURUTU, CALCÁRIO DE MOSSORÓ, SAL”

“

O LITORAL NORDESTINO É COMPATÍVEL COM FERROVIAS. EVIDENTEMENTE JÁ EXISTE A RODOVIA FAZENDO ESSE SERVIÇO, MAS NÃO OFERECE UM PACOTE RODOVIÁRIO QUE O TREM OU MESMO O VLT (VEÍCULO LEVE SOBRE OS TRILHOS) FACILITARIA”

DOISA
ENGENHARIA

www.doisa.com

A DOIS A ENGENHARIA
APOIA O DESENVOLVIMENTO DO
RIO GRANDE DO NORTE.

MaisRN

www.maisrn.org.br

Desenvolvimento em ramais

MAIS RN APONTA USO DAS FERROVIAS COMO SAÍDA PARA AJUDAR NO ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO EM SETORES CHEIOS DE POTENCIAL ECONÔMICO

O futuro da infraestrutura logística do Rio Grande do Norte não parece muito promissor, mesmo com projetos estruturantes em andamento ou previstos pelo poder público. E as ferrovias, ou melhor, a ausência delas para transporte de cargas, é o principal motivo de atraso no desenvolvimento da produção nos mais diferentes setores da economia potiguar.

A constatação é apontada nos estudos elaborados pela Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte (Fiern), através da empresa Macroplan Consultoria, por meio do Programa MAIS RN. O levantamento que consta no "Diagnóstico e Cenários de Desenvolvimento Econômico 2015-2035" e no relatório "Estratégia de Desenvolvimento Econômico e Promoção de Investimentos 2015-2035", considera que esse quadro negativo deve se concretizar caso não haja uma mudança significativa na capacidade de investimento do governo estadual, alocando recursos para ampliação e recuperação do sistema rodoviário e ferroviário.

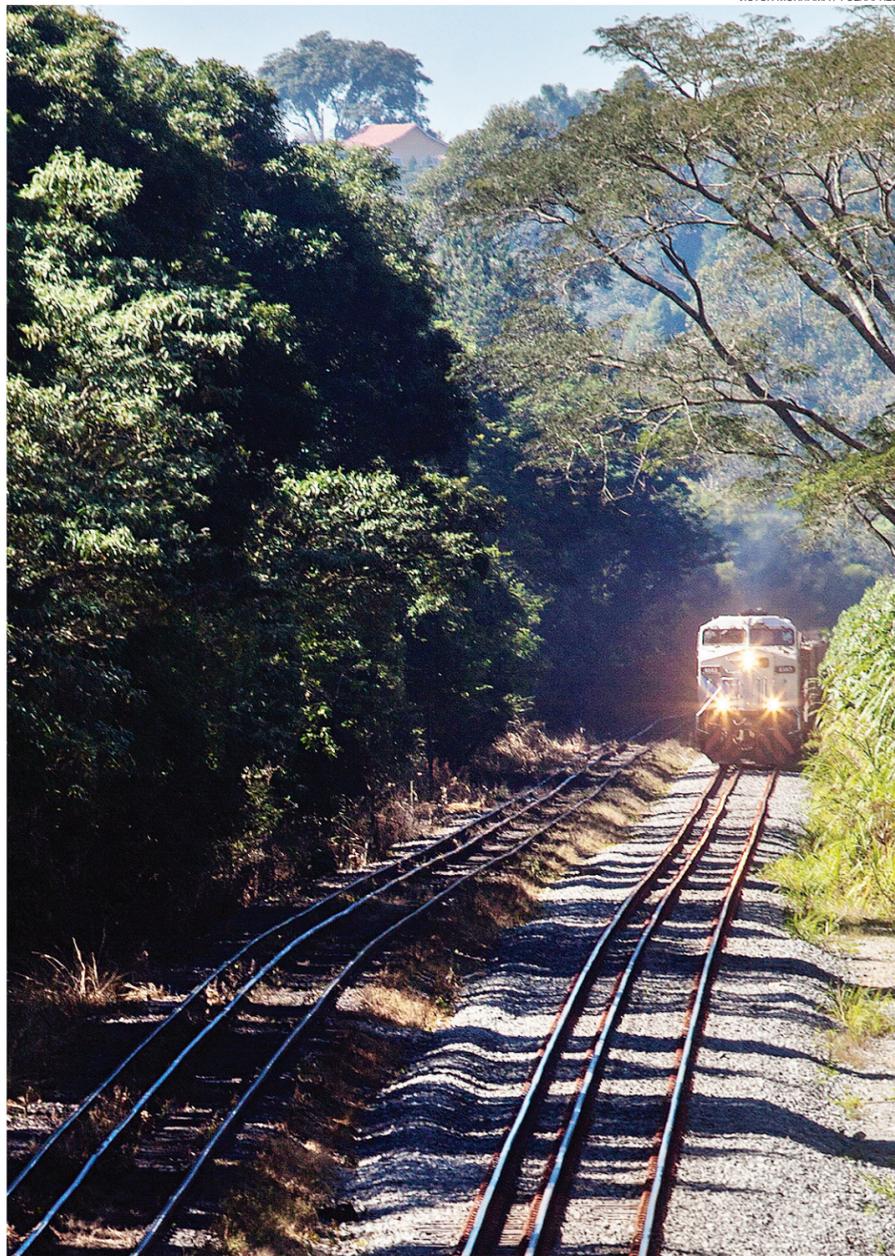
A malha de transportes do Rio Grande do Norte é formada principalmente por uma rede de rodovias federais e estaduais, integradas ao Ceará e à Paraíba, e por ferrovias de transporte urbano, restritas ao entorno de Natal, além de dois portos e um novo aeroporto internacional. As antigas vias férreas que operavam no Estado foram abandonadas e degradadas após a privatização da Rede Ferroviária Federal. O que restou dessas ferrovias corta o território numa linha vertical (Areia Branca-Mossoró-Patú), entrando na Paraíba, e horizontal (Areia Branca-Macau-Afonso Bezerra), descendo na di-

reção de Pedro Avelino-Lajes, e outra vez horizontal (Poço Branco-Taipú-Ceará Mirim), descendo por Parnamirim-Goianinha-Nova Cruz em direção à Paraíba.

Dentre os projetos esperados para a recuperação da malha ferroviária no Rio Grande do Norte destacam-se os referentes aos trechos que fazem a ligação entre Macau e Itabaiana, no Sergipe, entre Mossoró e Salgueiro, em Pernambuco e entre Natal e Quixadá, no Ceará, passando por Mossoró e conectando Natal a Balsas, no Maranhão.

Esses três eixos dariam ao Rio Grande do Norte algumas alternativas de escoamento ao modal rodoviário, diminuindo o risco e o custo do transporte para os produtores. Contudo, sem esses projetos, a densidade das malhas rodoviária e ferroviária corre o risco de continuar com restrições e com deficiência de qualidade, comprometendo a competitividade econômica do Estado. Uma desconcentração parcial pode ocorrer, mas apenas se houver aumento do peso relativo da economia da Zona Mossoroense, a segunda maior economia do Estado, que responde por 24,8% do PIB estadual.

A região terá maior dinamismo caso sejam implantados os projetos de infraestrutura econômica, especialmente o novo porto em Porto do Mangue e a malha ferroviária associada, além do parque industrial de soda-química. Esses três projetos formam um complexo logístico e industrial importante. Já o Porto de Areia Branca poderia se beneficiar da recuperação das ferrovias, especialmente da ligação com a Nova Transnordestina e da conexão com Natal, que o transformariam em alternativa para o escoamento de outros tipos de carga.



VICTOR MORIYAMA / FOLHAPRESS

Estado tem potencial para colocar em operação 775 quilômetros de ferrovias nos próximos 20 anos

775 KM EM 20 ANOS

De acordo com o MAIS RN, o isolamento ferroviário do Estado, o prolongamento do debate sobre o novo porto potiguar e o sucateamento da malha rodoviária prejudicam diretamente o desenvolvimento econômico do Estado, e impedem que o Rio Grande do Norte acompanhe o ritmo de crescimento de seus principais concorrentes.

Pelas estratégias para desenvolvimento e atração de investimentos propostas no Programa MAIS RN, será possível por em operação 775 novos quilômetros de ferrovias no estado durante os próximos 20 anos.

Para começar, as estratégias propostas preveem um acréscimo de mais 200 km de ferrovias em atividade aos 56 km que estão em operação em cinco anos. Dez anos mais tarde, os trechos em funcionamento devem chegar a 673 km e a 831 em 2035.

O estudo identificou que a malha ferroviária de baixa densidade e praticamente desativada, com alta demanda para o escoamento de cargas de baixo valor agregado é um gargalo que precisa e pode ser solucionado.

Para tanto, a estratégia é incentivar a implantação de novas ferrovias e conectá-las às ferrovias regionais e nacionais. Neste sentido, são apontadas a ferrovia entre Cruzeta e Porto do Mangue via Jucurutu (180 km); Ramal de Natal à Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Macaíba, pelo aeroporto Aluizio Alves (20 km); Ferrovia de Natal a Mossoró, com entroncamento logístico em Assú (268 km); Ramal ferroviário entre Mossoró, Areia Branca, Porto do Mangue e Guamaré (149 km), aproveitando a servidão já existente nos terrenos da região salina. Além disso, para se chegar ao objetivo esperado, será essencial a conexão com das novas ferrovias com a Nova Transnordestina via Mossoró-Quixadá e Nova Cruz-Paula Cavalcante.

MODERNIZAÇÃO PARA TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

Enquanto a linha férrea para transporte de cargas permanece inoperante, a modernização da malha para o transporte de passageiros começa a avançar no estado com a chegada dos Veículos Leves Sobre os Trilhos (VLT), previsto para começar a operar neste mês na linha Natal/Parnamirim. O projeto da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) prevê a renovação da frota com implantação de 14 composições de trens, sendo 12 VLTs e duas locomotivas tradicionais até 2017.

O Plano Estratégico da Região Metropolitana de Natal tocado pela CBTU, com expansão e renovação dos trens, estações e linha férrea da CBTU em Natal, está orçado em R\$ 465 milhões, recursos do PAC 2 e do PAC Mobilidade Grandes Cidades. As duas locomotivas em atividades serão retiradas e substituídas pelas composições modernas.

Quando o sistema estiver to-

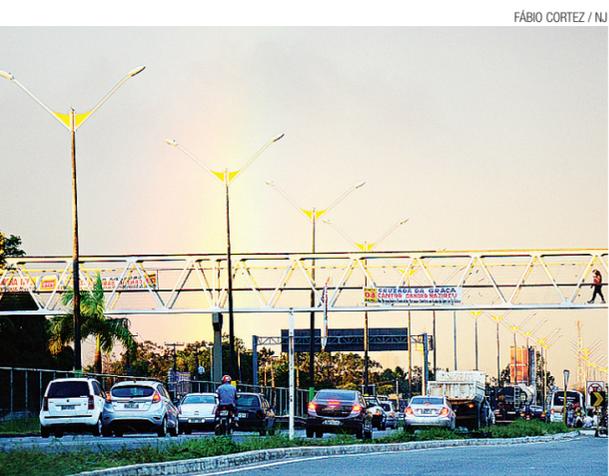
talmente implantado, o transporte de passageiros/dia vai passar de 8 mil para 60 mil. De início, apenas com uma composição operando, não haverá alteração no quadro de horários e viagens. Somente com a chegada do outro veículo, na segunda quinzena de novembro, haverá alteração no número de viagens, com uma nova grade horária.

O projeto prevê intervalos de vinte minutos entre as viagens; das 22 estações, 19 serão demolidas e 30 novas serão construídas. As estações da Ribeira, Extremoz e Pitimbu serão reformadas. As novas linhas de VLT serão implantadas em quatro etapas. Na primeira, o sistema vai comportar três linhas fazendo a cobertura de Natal, Parnamirim, Extremoz e Ceará-Mirim em um total de 56 km de linha férrea. A linha Amarela vai ligar Parnamirim e Natal com 12 estações e 17 km de extensão; a linha Verde fará o per-

curso Centro de Natal ao extremo da Zona Norte com 10 estações em 15km de extensão; e a linha Azul vai ligar o extremo da Zona Norte de Natal a Ceará-Mirim, em 8 estações e 24 km de extensão.

Em uma segunda etapa, o projeto vai implantar o destino Campus Universitário da UFRN com implementação de mais duas linhas; a Marrom (Ribeira/Campus Universitário) e Laranja, que vai formar um anel na região central de Natal interligado a todos os destinos.

A terceira etapa, a linha Roxa, vai atender ao Aeroporto Aluizio Alves em São Gonçalo do Amarante e formará um anel viário metropolitano entre Natal, Parnamirim, Macaíba e São Gonçalo do Amarante. A quarta etapa vai incluir o ramal sul, já existente, com a implantação da Linha Branca até os municípios de São José de Mipibu e Nísia Floresta em definição de data para execução.



FÁBIO CORTEZ / NU

Integração entre rodovias e linhas ferroviárias tem de ser estabelecida



NEY DOUGLAS / NU

VLT, promessa de melhoria no transporte de passageiros



A FAERN APOIA O DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO NORTE.



www.maisrn.org.br

Por fora da Transnordestina

SEM CONTAR COM RAMAIS DA TRANSNORDESTINA, SAÍDA PARA O RN É APOSTAR EM LIGAÇÃO COM SEUS RAMAIS E TENTAR TIRAR PROVEITO FERROVIA



“A FALTA É DE UM ACESSO AO PORTO. NOSSO PORTO NÃO TEM ACESSO SEPARADO DA VIA URBANA. UM TRECHO DA FERROVIA DA CBTU DEVERIA SER DESATIVADO PARA PASSAGEIROS PORQUE A RIBEIRA NÃO É MAIS CENTRO DE DESTINO PARA AS PESSOAS”

Rubem Ramos
Professor/especialista em transportes

A PERSPECTIVA DE recuperação e ampliação da rede ferroviária do Estado é bastante remota e o grande projeto da ferrovia Transnordestina, que integra o porto de Suape, em Pernambuco e o de Pecém, no Ceará, ao polo do agronegócio dos cerrados, não passa por terras potiguaras. Dos 8.034 quilômetros de ferrovias previstos no Plano de Integração Logística do Governo Federal, com investimento de R\$ 25,96 bilhões, não há nenhum projeto para o território norte-rio-grandense, apesar das características de carga de boa parte da sua produção.

A construção de uma ferrovia moderna de bitola larga cortando o Nordeste desde os cerrados do Piauí até o Porto de Pecém na direção norte e até o Porto de Suape na direção leste vai provocar uma importante reorganização do território nordestino.

A ferrovia Transnordestina integra a região do agronegócio brasileiro com dois dos principais portos do Nordeste ao Norte e a Leste, gerando novas oportunidades de negócios no interior do Ceará e de Pernambuco. O Rio Grande do Norte não se beneficia de imediato desse empreendimento, mas pode aproveitar as oportunidades geradas pela ferrovia. Considerando a duplicação da BR 101, integrando a economia potiguar com os outros Estados do Nordeste oriental, principalmente Pernambuco, os impactos econômicos da Transnordestina podem ir-



▶ Porto de Natal, estrangulado pela falta de espaço no seu entorno, poderia tirar proveito das linhas ferroviárias próximas

radiar para o Rio Grande do Norte.

De qualquer forma, cabe ao governo do Estado realizar investimentos complementares que viabilizem essa irradiação positiva do dinamismo econômico no Estado.

A Transnordestina é uma ferrovia de padrão internacional com 1.753 km de extensão apontada

como uma solução logística integrada para atender a região Nordeste do Brasil e elevar a competitividade da produção agrícola e mineral da região com uma moderna logística que vai unir uma linha férrea de alto desempenho e portos de calado profundo que podem receber navios de grande porte.

Outra característica importante desse sistema logístico é a localização estratégica de Pecém e Suape em relação ao mercado europeu, um dos principais destinos da soja brasileira. Quando estiver operando, a ferrovia terá capacidade para transportar até 30 milhões de toneladas por ano, com destaque

para minério de ferro, grãos (soja, farelo de soja, milho, algodão) e gipsita (gesso agrícola que tem aplicação como corretivo do solo e como gesso industrial). O empreendimento será responsável pela criação de milhares de novos empregos, pois ajudará a dinamizar a economia da região.

FERROVIAS E RODOVIAS

Excluindo os trechos existentes em Natal, a maior parte da malha ferroviária do Rio Grande do Norte está obsoleta e desativada. Sem avanços significativos na infraestrutura logística e sem uma malha ferroviária integrada, até mesmo o escoamento de minério para regiões consumidoras do Brasil é dificultado, gerando sobrecarga e dependência do modal rodoviário e aumento dos custos de transporte.

Por outro lado, além da possibilidade de recuperação de trechos abandonados, alguns setores produtivos, como a indústria extrativa e a fruticultura, demandam uma alternativa de menor custo e maior escala para o escoamento da produção.

O estado recebeu investimentos federais realizados por meio do Programa de Aceleração do Cres-

FERROVIA LIGADA AO PORTO

Para o professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Rubem Ramos, que é especialista na área, o principal gargalo para o escoamento da produção é a falta de acesso ao Porto de Natal, cujo caminho mais viável seria pelos trilhos.

“A falta é de um acesso ao porto. Nosso Porto não tem acesso separado da via urbana. Um trecho



▶ Transporte de cargas na Ribeira enfrenta dificuldades

cimento (PAC 2), como o projeto de duplicação e modernização da BR 101 entre Natal e a divisa do Rio Grande do Norte com a Paraíba, já concluído; e os projetos de

adequação do contorno de Mossoró e de adequação do trecho entre Mossoró e Campo Grande, bem como a pavimentação do trecho entre Patu e a divisa com o Ceará, ainda em execução. Foram quase R\$ 1,9 bilhão em investimentos do PAC2 para o setor de transportes do Rio Grande do Norte entre os anos de 2011 e 2014. Contudo, essas obras não são suficientes para alterar significativamente a malha rodoviária do Estado.

O transporte rodoviário está cada vez mais saturado e pressionado pelo transporte de cargas e passageiros. Outros projetos como a construção do trecho da BR 110 entre Janduí e a divisa com a Paraíba, do trecho da BR 226 entre Solonópole e a divisa com o Ceará e de um terminal rodoferroviário em Mossoró/Caicó e nele colocar os gargalos logísticos do Estado, mas apenas o investimento na construção de ferrovias eliminaria a dependência dos altos custos e riscos do frete rodoviário.

sentente não vai encontrar volume de tráfego que justifique, mas se criar eixos Natal Mossoró/Natal Seridó/Mossoró/Caicó e nele colocar ferrovia e rodovia pode-se criar um sistema e um potencial”, diz.

Neste sentido a solução não estaria apenas em criar linhas ferroviárias para alavancar a economia e a produção local. Uma rede de rodovias duplicadas e planas fazendo a principal ligação de pontos do estado e entre elas uma linha ferroviária poderiam surtir o efeito desejado.

da ferrovia da CBTU deveria ser desativado para passageiros porque a Ribeira não é mais centro de destino para as pessoas”, pontua Rubem Ramos. Ele conta que a ferrovia deveria retornar ao que era inicialmente, quando foi criada para que as cargas chegassem ao porto. “No processo histórico de evolução a ferrovia foi estatizada e transformada em ferrovia de passageiros. A ferrovia ia a Ribeira devido o Porto naquele trecho que margeia o porto”, explica.

Entretanto, segundo o professor, a reativação da malha férrea ainda não seria justificável no Rio Grande do Norte. “Ferrovia é para quando se tem grande volume de negócios. A ferrovia tem sua aplicação. Não existe carga que justifique ferrovias aqui no estado como no Pará e Minas Gerais que é bem superior”, compara.

A ideia seria pensar em estratégias de desenvolvimento e a ferrovia entraria como transporte de cargas e de passageiros, apenas um não seria justificável, segundo Rubem Ramos. “Se olhar o pre-



www.coatscorrente.com.br

A COATS APOIA O DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO NORTE.



www.maisrn.org.br