



Conclusões

A implantação da Nova Transnordestina trará um novo referencial tecnológico para o transporte de cargas no Nordeste brasileiro e irá promover a redução dos custos econômicos e ambientais do transporte de insumos e produtos. Tais fatores serão sentidos principalmente pelos setores ligados à agricultura e à mineração, altamente dependentes do custo de transporte para viabilizar o escoamento de seus produtos. Essa repercussão ocorrerá em extensa área de abrangência, desde o Piauí, com efeitos esperados no Maranhão e Bahia, até os Estados de Pernambuco e Ceará que, já mais próximos aos portos, terão um diferencial na qualidade, confiabilidade e padrão tecnológico dos serviços de transportes de cargas, principalmente para as cargas ferroviárias voltadas aos mercados externos.

Como conseqüência, a operação dessa nova logística reduz a importância relativa do modal rodoviário, com alterações na matriz de transportes, rumo a ganhos ambientais, retirando de circulação parcelas significativas de cargas de seu sistema precário de rodovias e criando um novo cenário para o desenvolvimento econômico do nordeste brasileiro, com a reorganização dos processos produtivos e do aproveitamento de suas potencialidades, até então relegadas exatamente pela falta de um modal adequado ao escoamento da produção.

É notório também que esse movimento dinamizador da economia regional venha alicerçado em um Plano de Desenvolvimento Regional com bases sustentáveis, de forma a evitar distorções no processo e a reversão dos impactos positivos daí advindos.

Especificamente, para o Trecho 3 - Ceará da Nova Transnordestina, com uma extensão de 526 km em bitola larga, principalmente, objeto deste estudo, repetem-se os objetivos do

Sistema como um todo, além de ter um papel de finalizador, pois viabiliza o acesso ao porto de Pecém no estado do Ceará, um porto importante para atingir variados mercados externos e domésticos.

É importante ressaltar que, embora o Estado do Ceará disponha de infra-estrutura ferroviária, sua precariedade de conservação e características de traçado não permitem operações em níveis de eficiência satisfatórios, por isso, e tendo avaliado essa alternativa, a CFN optou pelo reaproveitamento de alguns trechos de sua faixa de domínio, com a adoção da nova concepção tecnológica.

As diversas análises realizadas no EIA, avaliando de um lado as atividades necessárias à instalação da ferrovia e a finalidade principal do transporte, e, de outro sua inserção em ambientes diferentes, com diferentes vulnerabilidades e níveis de sustentabilidades permitiram:

- **Identificar um conjunto de impactos**, alguns típicos de empreendimentos lineares como a ferrovia, outros em função das especificidades das áreas de influência, com efeitos positivos para a região, ou manifestações de caráter adverso para as áreas de interesse. Esses impactos foram avaliados segundo um conjunto de atributos, como suas magnitudes, prazos de manifestação, grau de reversibilidade, temporalidade, entre outros, obtendo-se assim certa hierarquia em termos de grau de relevância.
- Com esses resultados, foi possível **estabelecer medidas de controle, de mitigação, de monitoramento**, que, ao serem reagrupadas, configuraram um conjunto de Programas Ambientais. Essas intervenções programadas agirão sobre as ações impactantes ou sobre

as alterações desencadeadas, cuja implementação estará sob o encargo do próprio empreendedor, em alguns casos como responsável direto e, em outros, como participante.

O projeto do Trecho 3 ligará a região do sertão do Ceará, a partir do município de Missão Velha, ao Porto de Pecém, passando por 23 municípios cearenses, no sentido sul-norte.

A diretriz de traçado estabelecida teve por objetivo otimizar sua inserção na ambiência local, buscando contornar áreas urbanizadas, entre outros atributos sensíveis. Isso se refletiu no contingente de população afetada, por exemplo. São estimadas 174 edificações situadas ao longo da ADA, onde residem cerca de 770 pessoas. A área a ser ocupada pela infra-estrutura é ocupada predominante pela caatinga (71,2%) e por atividades agropecuárias (25,8%). A vegetação costeira e as matas de galeria ou ciliares perfazem menos de 1% da ADA. Essa faixa tem largura total de 80 metros, extensão aproximada de 526 km e uma área de 4.210ha.

Cabe destacar a presença do Monumento Natural Monólitos de Quixadá, que terá o novo traçado inserido em sua área, sendo portanto necessária a anuência de seus gestores em conjunto com o órgão ambiental responsável quanto à viabilidade da inserção deste traçado em substituição a um trecho existente, considerando-se os objetivos e características desta UC.

Com relação aos impactos ambientais avaliados, cabe destacar que:

- Na **fase de planejamento**, os principais impactos relacionam-se às expectativas da população, positivas e negativas, e suas



Conclusões

repercussões no mercado imobiliário. Para isso, as ações de comunicação são importantes no sentido de consolidar um canal de comunicação.

- Na **fase de instalação**, as atividades previstas irão provocar diversos impactos temporários no meio físico-biótico e para a população, a maioria de natureza adversa, e de baixa magnitude, quer pelo prazo em que ocorrem, quer pelos cuidados que serão tomados em termos de sistemas de controle e ações de mitigação. O Programa Ambiental para Construção, entre outros programas previstos, reúne ações que permitam evitar ou controlar grande parte desses impactos, cujos resultados são verificados por meio de monitoramento. Em caso de impactos que não podem ser evitados, ações de compensação também são propostas. Já no tocante aos impactos positivos, cabe ressaltar a dinamização das economias locais e a geração de empregos, que, embora temporários, serão de grande significância para a população e para os municípios atravessados, considerando o atual contexto precário de suas economias. Já nessa fase, com a materialização da ferrovia, espera-se um forte movimento de reorganização da estrutura produtiva atual, com a viabilização de diversos investimentos, seja na reestruturação dos já existentes, seja na implantação de novos projetos minerais e agrícolas.
- Na **fase de operação**, os impactos negativos avaliados decorrem das atividades de transporte de cargas, relacionados ao ruído e ao material particulado gerados e suas perturbações à população e à fauna. Esses impactos são passíveis de avaliação por meio de monitoramento para tomada de decisão acerca de ações adicionais de controle. Em termos dos impactos positivos, é nessa fase que se concentram os benefícios da oferta

dessa infra-estrutura, com efeitos diretos e indiretos sobre a economia e a população, o que introduzirá profundas transformações nos processos e espaços produtivos atuais, gerando um cenário amplamente favorável ao desenvolvimento sócio-econômico regional.

Com relação à gestão ambiental do empreendimento, a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), recentemente renomeada TRANSNORDESTINA Logística, vem desenvolvendo estrutura para a gestão ambiental da implementação dos trechos que se ligam à linha atual em Salgueiro (Trechos Missão Velha – Salgueiro - Trindade). Essa estrutura e experiência permitirão o aperfeiçoamento das ações a serem aplicadas no Trecho 3: Missão Velha – Porto de Pecém, no Ceará.

Ponderando-se todas as questões colocadas e considerando-se a implementação das ações propostas, a inserção do Trecho 03 da Ferrovia Nova Transnordestina é considerada viável do ponto de vista ambiental.

