

Conclusões

A implantação do Trecho 1 da Ferrovia 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 consequência, 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 fortemente prejudicadas exatamente pela falta de um modal adequado ao escoamento da produção.

É notório também, que este 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 1 da Nova Transnordestina, com uma extensão de 420 km

em bitola larga, objeto deste estudo, repetem-se os objetivos da Ferrovia Nova Transnordestina como um todo, além de ter esse trecho um papel de coletor, visto a previsão de que a geração de grande parte das cargas a serem transportadas até os portos de Pecém (PE) ou Suape (CE) dê na sua Área de Influência Indireta – Estados do Piauí, Maranhão e Bahia.

Essas cargas serão originadas predominantemente no setor agrícola (Estados do PI, MA e oeste da BA), com destaque à soja, e do setor mineral, dadas as potencialidades do sul do Piauí, já identificadas.

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 diferenciados, com diferentes vulnerabilidades e níveis de sustentabilidades permitiram:

- **Identificar um conjunto de impactos**, alguns típicos de empreendimentos lineares como as ferrovias, 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 avaliadas segundo um conjunto de atributos, como suas magnitudes, prazos de manifestação, grau de reversibilidade, temporalidade, entre outros, obtendo-se assim uma 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, genericamente denominados 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 1 ligará a região do sul/sudoeste do Piauí, a partir do município de Eliseu Martins, aos portos de Suape, município de Ipojuca, em Pernambuco, ou de Pecém, no Ceará, passando por 24 municípios, 21 do Piauí e 3 de Pernambuco, no sentido Oeste-Leste.

A diretriz de traçado estabelecida teve por objetivo otimizar sua inserção na ambiência local, buscando evitar interferências em áreas urbanizadas, entre outros atributos sensíveis. Isso se refletiu no contingente de população afetada, por exemplo. É estimada a presença de 72 edificações situadas ao longo da ADA, onde residem cerca de 320 pessoas.





Conclusões

Nos 2.729 ha que compõem a ADA, predomina a vegetação de Caatinga em quase 52% da faixa analisada, seguida pelos usos antrópicos para agropecuária, pastagens e agricultura, que, somados, correspondem a cerca de 32% da área. A vegetação de contato Caatinga/Cerrado representa aproximadamente 11% do território da ADA, tal como ocorre para o conjunto da AID.

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 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 nos meios 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 permitem evitar e/ou controlar grande parte desses impactos, cujos resultados serão 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 importantes para a população e para os municípios atravessados, considerando o atual contexto precário de suas economias. Já nesta 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. Estes impactos são passíveis de avaliação por meio de monitoramento para tomada de decisão acerca de ações adicionais de controle, se necessário. Em termos dos impactos positivos, é nessa fase que se concentram os maiores benefícios da oferta dessa infraestrutura, com efeitos diretos e indiretos à economia e à população, o que introduzirá profundas transformações nos processos e espaços produtivos atuais, gerando um cenário amplamente favorável ao desenvolvimento sócio-econômico regional.

