

PROJETO DE LEI Nº , DE 2005
(Do Sr. Betinho Rosado)

Inclui a ligação ferroviária EF-410, prevista no anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que instituiu o Plano Nacional de Viação, entre os trechos integrantes da Ferrovia Transnordestina.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É incluída, entre as ligações ferroviárias integrantes da Ferrovia Transnordestina, definidas na Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, a seguinte ligação ferroviária, constante da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com os seguintes pontos de passagem:

I – EF-410 – Entroncamento com EF-415 – Areia Branca – Mossoró – Sousa, nos Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Ferrovia Transnordestina é reconhecidamente uma via essencial para a integração econômica e social da região Nordeste do Brasil, que irá possibilitar o barateamento do frete dos produtos que chegam de outras regiões para a população nordestina e dos que partem dos estados do Nordeste

para outros estados brasileiros, permitir o avanço da multimodalidade e da distribuição logística intra-regional, bem como contribuir para o desenvolvimento social e econômico das localidades em sua área de influência.

O projeto da Ferrovia Transnordestina tem como principal finalidade realizar a integração da antiga Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, hoje concedida à Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN. Essa integração possibilitará uma otimização dessa malha, por meio da interiorização das ligações, que hoje se encontram extremamente concentradas no litoral.

No contrato de concessão da Malha Nordeste à CFN, fica estabelecido que a responsabilidade de construção dos trechos previstos da Ferrovia Transnordestina é da União, cabendo à Concessionária realizar os investimentos na manutenção da malha e em material rodante. Por essa razão, o atual projeto da Ferrovia Transnordestina engloba a construção de novos trechos a ser feita pelo poder público, e a recuperação de trechos existentes, a ser realizada pela CFN.

Em nosso ponto de vista, uma das graves falhas do projeto da Ferrovia Transnordestina é a não inclusão da reconstrução do trecho ferroviário entre Mossoró/RN e Sousa/PB, que devido a sua importância já está incluído entre as ferrovias constantes do Plano Nacional de Viação – PNV, desde sua criação, em 1973. Em virtude do grande período de tempo sem receber os investimentos necessários, esse importante trecho foi sendo paulatinamente sucateado, sendo, por fim, desativado.

Para se ter uma idéia da importância dessa ligação, a estimativa de cargas que poderiam ser transportadas por esse ramal, considerando apenas as cargas com origem na zona homogênea mossoroense, monta, em 2005, a aproximadamente 2,6 milhões de toneladas, distribuídas basicamente entre sal (cloreto de sódio) bruto, moído ou refinado, calcário, telhas, cimento e combustíveis.

Todos esses produtos possuem características extremamente compatíveis com o transporte ferroviário, como grandes volumes e baixo valor agregado, o que geraria uma economia muito grande no seu transporte por esse modal, especialmente no processo de interiorização das cargas, em distâncias superiores a 400 km. Distâncias superiores a esta seriam

facilmente atingidas, por meio da integração do ramal com o restante da Malha Nordeste, o que deverá ocorrer em Sousa/PB.

Dessa forma, seria possível a utilização plena dos modais de transporte na região, cada um atuando de forma otimizada e gerando benefícios para toda a população nordestina, especialmente para o pleno desenvolvimento dos municípios da área de influência da ferrovia. O transporte hidroviário de cabotagem continuaria a ser utilizado no transporte litorâneo de grandes distâncias, o modal rodoviário serviria para agilizar a distribuição em distâncias curtas, e o ferroviário complementaria a logística intra e inter-regional, atuando onde esse modal mostra-se mais economicamente viável.

Como forma de corrigir essa grave distorção no projeto da Ferrovia Transnordestina, propomos a inclusão desse importante ramal ferroviário, a EF-410, entre as obras a serem realizadas no chamado “Projeto Transnordestina”, de forma a possibilitar uma melhor integração e viabilização da malha, além da otimização do transporte na região.

Por todo o exposto, devido ao alcance social e econômico da medida que aqui apresentamos, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação dessa matéria.

Sala das Sessões, em de de 2005.

Deputado BETINHO ROSADO