

CADERNO MAISRN DE ECONOMIA

FERROVIAS RN: O CASO MOSSORÓ-SOUZA

2024

FIERN 
PARTICIPATIVA
*UNINDO FORÇAS
PARA CRESCER.*

FIERN



MaisRN
OBSERVATÓRIO DA INDÚSTRIA



ISBN nº 978-65-00-96162-1



FERROVIAS RN: O CASO MOSSORÓ-SOUZA

PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO
RIO GRANDE DO NORTE

Roberto Pinto Serquiz Elias

COORDENADORA EXECUTIVA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS
E COM O MERCADO

Ana Adalgisa Dias Paulino

GERENTE DO OBSERVATÓRIO DA INDÚSTRIA MAIS RN

Pedro Augusto Figueira Albuquerque

EQUIPE TÉCNICA

Fernanda Ferreira Lemos do Nascimento

João Lucas Dias de Souza

Mariana Fernandes Freitas

Suellen Carolina da Costa Torres

FIERN 
PARTICIPATIVA
*UNINDO FORÇAS
PARA CRESCER.*

FIERN



MaisRN
OBSERVATÓRIO DA INDÚSTRIA

SUMÁRIO

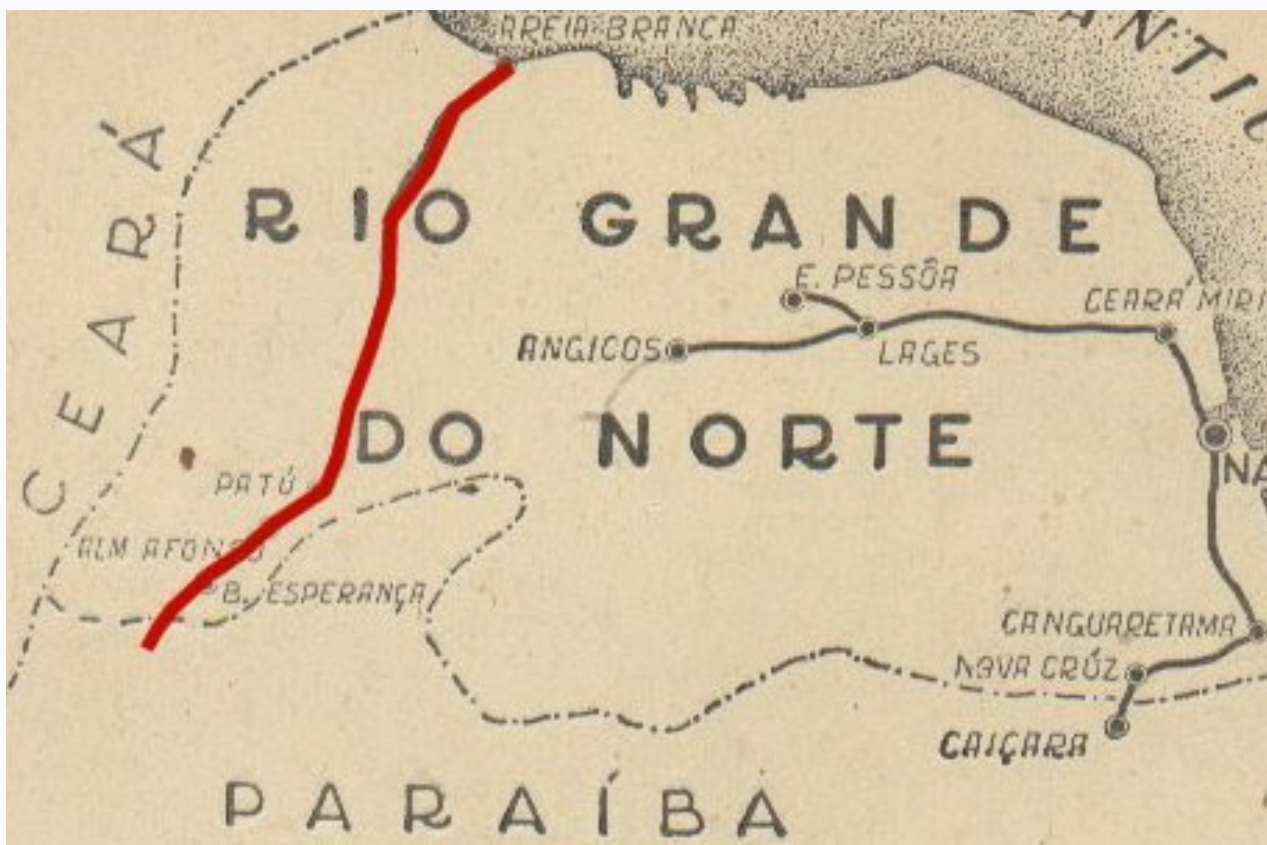
- 01** A NOVA
TRANSNORDESTINA 2
- 02** LOCALIZAÇÃO DO
RN COMO ATIVO
COMPETITIVO 5
- 03** A MALHA FERROVIÁRIA
DO RIO GRANDE DO
NORTE 7
- 04** NOTAS CONCLUSIVAS ... 10

FIERN 
PARTICIPATIVA
UNINDO FORÇAS
PARA CRESCER.

FIERN



MaisRN
OBSERVATÓRIO DA INDÚSTRIA



FERROVIAS RN: O CASO MOSSORÓ-SOUZA



APRESENTAÇÃO

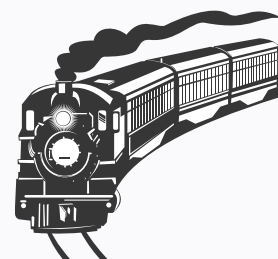
Este documento possui a finalidade de fornecer um conjunto de informações pertinentes para subsidiar a reflexão sobre a relevância da retomada de um sistema ferroviário para a integração logística territorial do Rio Grande do Norte. Em 2014, o MaisRN, em seu Plano de Desenvolvimento Econômico e Promoção de Investimentos do Rio Grande do Norte, já ressaltava e incentivava a implantação de ferrovias, assim como sua interligação com as linhas ferroviárias regionais e nacionais. A integração ferroviária representa um projeto estruturante para o estado, com grande efeito multiplicador em atividades direta e indiretamente relacionadas e alto potencial para mitigar importantes desafios de logística de escoamento, resultando em um substancial impacto transformador sobre a economia estadual.



A NOVA TRANSNORDESTINA

A Nova Transnordestina representa um ambicioso empreendimento ferroviário no contexto do Nordeste brasileiro, concebido para integrar áreas produtivas do interior da região aos portos marítimos. Seu propósito central é facilitar o escoamento eficiente de diversos tipos de cargas, como produtos agrícolas, minerais e industriais, impulsionando o desenvolvimento econômico e a conectividade regional.

O projeto inicial visava estabelecer uma ligação vital entre o Porto de Pecém, no estado do Ceará, e o cerrado do Piauí, situado no município de Eliseu Martins, desempenhando um papel crucial na dinamização da produção dos estados envolvidos e fortalecendo os laços comerciais entre o Nordeste e outras regiões do Brasil.



Inicialmente concebida para também conectar o município de Eliseu Martins ao Porto de Suape, em Pernambuco, uma modificação contratual ocorrida em 2022 resultou na exclusão desse trecho, reduzindo a extensão



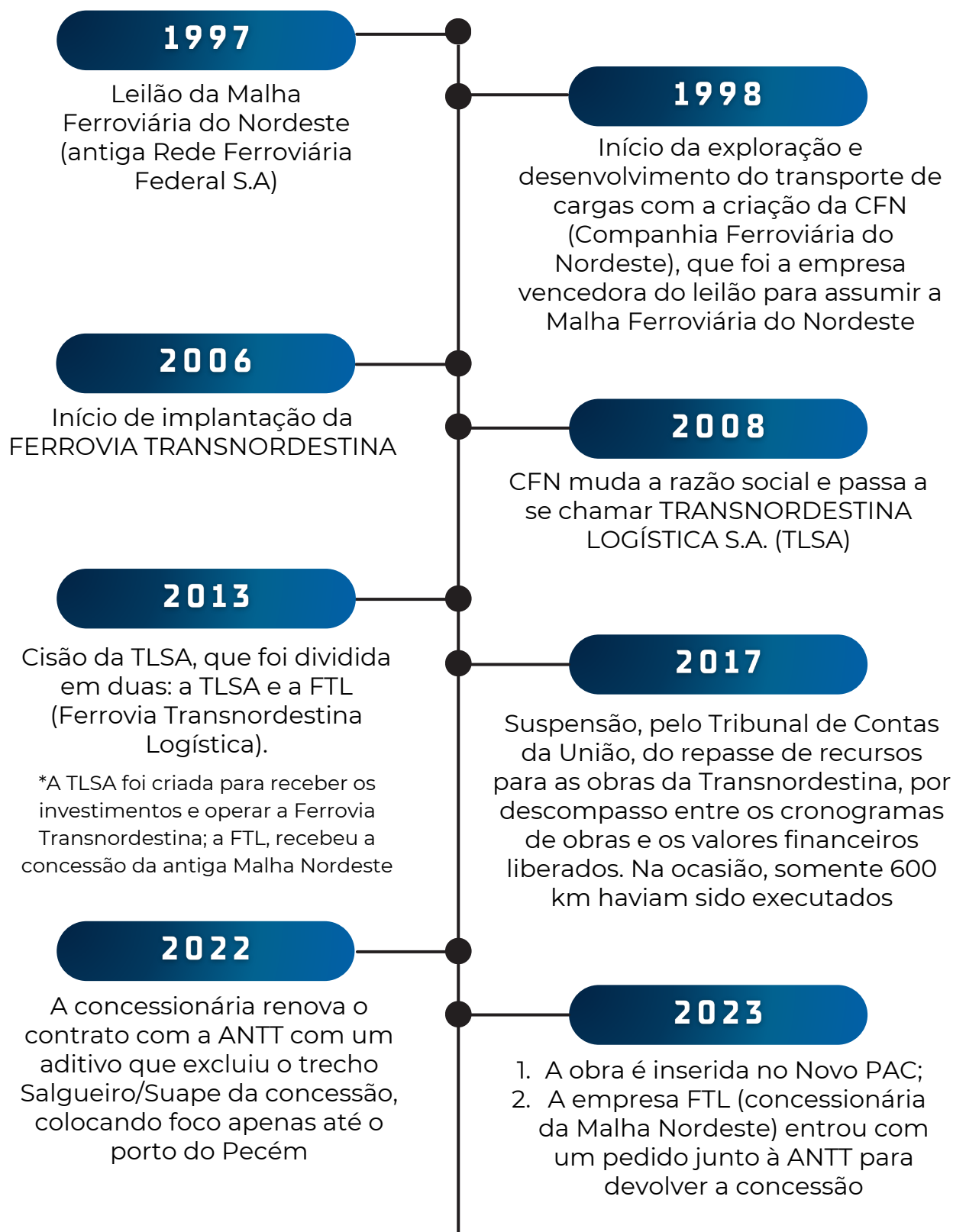
total da ferrovia de 1.753 km, conforme o projeto original, para 1.209 km. Apesar dessa alteração, a Transnordestina continua sendo um empreendimento de grande magnitude, reconhecido como o maior projeto de infraestrutura em execução no Brasil. Em 2024, o projeto completa 18 anos de atividade, com um investimento acumulado superior a R\$ 6 bilhões.

A construção da malha ferroviária teve início em 2006 e, atualmente, conta com 815 quilômetros de trilhos consolidados, o equivalente a 46% do total planejado (Costa, 2023). Há projeções de que a linha férrea alcance o Porto de Pecém, em Pernambuco, até o final de 2027. No entanto, a concretização desse prazo está condicionada à captação de recursos adicionais da ordem de R\$ 8 bilhões.

PROJETO NOVA TRANSNORDESTINA



LINHA TEMPORAL - TRANSNORDESTINA





LOCALIZAÇÃO DO RN COMO ATIVO COMPETITIVO

Embora o traçado original da Ferrovia Transnordestina tenha abrangido 53 municípios nos estados de Pernambuco, Piauí e Ceará, deixou de incluir o Rio Grande do Norte e a Paraíba em sua rota ferroviária. Esse fato é significativo, considerando que o Rio Grande do Norte se destaca como um estado estrategicamente localizado no Brasil, oferecendo uma conexão rápida aos continentes Europeu, Africano e Norte Americano.

Além de sua localização privilegiada, o estado possui uma **vocação logística natural** para servir como um hub de distribuição, em razão das diversas cadeias econômicas de relevância nacional e internacional que possui. Entre elas, destacam-se a exploração mineral, com o Rio Grande do Norte abrigando a maior reserva nacional de tungstênio, além de outras riquezas minerais,

como a maior reserva do Nordeste de minério de ferro e a maior produção nacional de sal. O estado também se destaca na exploração de petróleo em terra e pesquisas de exploração no mar, e lidera a geração de energia eólica no país. Soma-se a isso uma forte produção de frutas tropicais para exportação.

No entanto, devido à ausência do modal ferroviário, grande parte da produção potiguar é transportada via terrestre, com cerca de 92,3% da demanda logística do estado sendo atendida por caminhões, conforme estudos do Centro Internacional de Negócios (CIN-FIERN, 2020). Isso evidencia a necessidade de investimentos em infraestrutura logística para o Rio Grande do Norte.

Produção transportada
via terrestre

92,3%

”

Risco do principal ativo competitivo se tornar o maior obstáculo.

Para que o estado possa aproveitar todo o seu potencial econômico, é essencial realizar investimentos robustos em sua logística, incluindo a duplicação de rodovias, a expansão e modernização de ativos portuários, aeroportos eficientes e voltados para hubs industriais, e, principalmente, a implementação de linhas férreas que conectem todo o estado às demais regiões do Brasil. Caso contrário, o Rio Grande do Norte corre o risco de se isolar do restante do país, e o que poderia ser seu principal ativo competitivo se tornaria seu maior obstáculo.





Considerando a pré-existência da malha ferroviária da antiga Rede Ferroviária Federal S.A., é possível notar trechos capazes de promover uma conexão do traçado da Transnordestina tanto ao Rio Grande do Norte como à Paraíba, qual seja, o **ramal Mossoró – Souza e Souza ao trecho de Missão Velha (Ceará)**.

O diagnóstico da infraestrutura da malha ferroviária do Rio Grande do Norte, apresentado no “Plano de Micrologística do Transporte de Cargas do RN: eixos integrados de desenvolvimento”, elaborado pelo Governo do Estado do RN em 2017, revelou que a maior parte da extensão dessa malha está em péssimo estado de conservação, inclusive, em muitos trechos não existe mais os trilhos - por exemplo, o trecho Mossoró – Souza. Atualmente não há transporte de mercadorias, apenas é usada a linha de passageiros Parnamirim–Natal, e Natal–Ceará Mirim.





O ramal Mossoró – Souza representa um projeto de abrangência regional que vai além das fronteiras estaduais, contribuindo significativamente para o adensamento da integração produtiva do Nordeste, em especial, impulsionada pela Ferrovia Transnordestina. Inaugurado em 1915, o trecho ferroviário em questão esteve em operação até a década de 1980, quando os serviços de transporte de cargas e passageiros foram desativados. Durante o período em que esteve em operação, desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico e industrial da região.

De acordo com estudos científicos (Araújo; Medeiros, 2019), ao longo de seus 21 anos de operação, o trecho Mossoró – Souza teve um impacto substancial no crescimento econômico de Mossoró, elevando seu PIB em 690%, enquanto o PIB industrial registrou um aumento de 1400%. Além disso, a participação da indústria na economia local cresceu de 7% para 15%, evidenciando a importância estratégica dessa infraestrutura para o desenvolvimento da região.

Crescimento no PIB
de Mossoró de

+690%

Aumento no
PIB industrial
de Mossoró

+1400%

Crescimento
da participação
da indústria na
economia local

+15%



A relevância histórica desse trecho não se limita apenas ao transporte de passageiros, mas também abrange o setor industrial. Em 2005, foi tema do Projeto de Lei 5.095/05, que versava sobre a inclusão do ramal Mossoró – Souza entre as obras a serem realizadas no “Projeto Transnordestina”. Estima-se que, por meio do novo trecho da ferrovia, cerca de 2,6 milhões de toneladas de produtos como sal, calcário, telhas, cimento e combustíveis poderiam ser transportados, além do potencial para o transporte de passageiros, consolidando assim sua importância como uma peça-chave na infraestrutura logística da região.



NOTAS CONCLUSIVAS

Diversas iniciativas estão em andamento no Rio Grande do Norte e devem ser integradas aos investimentos nos novos ramais ferroviários, visando maximizar os benefícios para o desenvolvimento estadual e regional. Entre essas iniciativas, destacam-se:

1. Desenvolvimento do projeto do novo '**Porto Indústria Verde**', localizado no município de Caiçara do Norte, inserido no Novo PAC e já em fase de desenvolvimento pelo Governo do Estado. A inclusão do Rio Grande do Norte no percurso da ferrovia, com a interligação da Transnordestina ao trecho Mossoró – Souza, não apenas ampliaria as opções de transporte de carga do RN, mas também conferiria maior viabilidade ao Porto Verde, que possui potencial para atração imediata de mais de 40 indústrias na retroárea reservada à instalação fabril, configurando em um ponto-chave na transição energética nacional e global.

2. Investimentos para impulsionar a **cabotagem** no Rio Grande do Norte, incluindo a inserção do Porto de Natal em rotas comerciais nacionais para navegação de curta distância.

3. Retomada dos investimentos no **Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante**, especialmente após a seleção da empresa Zurich Airport como concessionária.

Esses investimentos visam modernizar e expandir a infraestrutura aeroportuária, tornando-a mais eficiente e atraente para passageiros e cargas. Ao considerar essas iniciativas em conjunto com os investimentos em novos ramais ferroviários, o Rio Grande do Norte poderá fortalecer sua infraestrutura logística de forma abrangente e sustentável, promovendo o crescimento econômico e a competitividade regional.

Ao passar por essas regiões estratégicas, a ferrovia impulsionaria a integração do mercado nordestino, consolidando a região como participante ativa no processo de expansão das energias renováveis. Essa abordagem integrada fortaleceria a economia local e contribuiria para a consolidação do **Nordeste como um protagonista essencial na transição para fontes de energia mais sustentáveis.**



Apesar das péssimas condições da infraestrutura da malha ferroviária pré-existente, especialmente no trecho Mossoró – Souza, o aproveitamento desse ramal apresenta vantagens significativas. Embora seja necessário construir uma nova infraestrutura, o fato de já haver uma delimitação do trecho reduz os investimentos necessários. Isso se deve à eliminação de dois importantes fatores limitantes comuns ao processo de implantação de uma ferrovia:



Desapropriação de terras

A necessidade de desapropriação de terras para criação da faixa de domínio de uma ferrovia é um desafio complexo e oneroso, envolvendo recursos financeiros substanciais, além de questões jurídicas, ambientais, temporais e sociais. No caso do aproveitamento do trecho pré-existente, essa etapa é minimizada ou até mesmo eliminada, o que representa uma economia significativa de recursos e agiliza o processo de implementação.



Limitações físico-geográficas

Outro desafio comum na implantação de novas ferrovias são as limitações físico-geográficas do ambiente em que a linha ferroviária será construída. Em alguns casos, os terrenos podem exigir trabalhos de escavação e explosões para adequar o trajeto da ferrovia, o que implica custos adicionais e complicações logísticas. No entanto, ao aproveitar o trecho pré-existente, tais desafios são mitigados, uma vez que a rota já está estabelecida e pode ser adaptada com relativa facilidade às características do terreno.



Portanto, apesar das condições precárias da malha ferroviária existente, o aproveitamento do trecho Mossoró – Souza oferece uma oportunidade viável para a expansão e modernização da infraestrutura ferroviária, aproveitando os benefícios de uma rota pré-determinada e reduzindo significativamente os custos e as complexidades associadas à implantação de uma nova ferrovia.

UMA JANELA SE ABRE...



O momento atual apresenta uma **janela de oportunidade** pertinente para abordar o tema em questão, impulsionado por diversos fatores facilitadores. Entre eles, destaca-se:

1.

A recente regulamentação em âmbito nacional pela **Lei 14.273/21**, que proporciona maior segurança jurídica e um ambiente propício para iniciativas relacionadas à infraestrutura ferroviária.

2.

O pacote do "**Novo PAC Infraestrutura**", que destina expressivos R\$ 94 bilhões para investimentos em ferrovias no Brasil, incluindo o Rio Grande do Norte entre os estados beneficiados, representa uma significativa oportunidade para o desenvolvimento do setor na região.

3.

A aprovação, em 2023, da **Lei Complementar estadual 740/23**, que regulamenta as Parcerias Público-Privadas no estado. Essa legislação pode ser um instrumento crucial para viabilizar investimentos privados no Rio Grande do Norte, promovendo a colaboração entre o setor público e o privado na implementação de projetos de infraestrutura ferroviária e impulsionando o desenvolvimento econômico e social da região.

Diante desses avanços regulatórios e dos investimentos previstos, há uma oportunidade única para impulsionar o setor ferroviário no Rio Grande do Norte, aproveitando os recursos disponíveis e criando um ambiente favorável para o crescimento e a modernização da infraestrutura logística no estado.



FERROVIAS RN: O CASO MOSSORÓ-SOUZA

Ano 2024

FIERN 
PARTICIPATIVA
*UNINDO FORÇAS
PARA CRESCER.*

FIERN



MaisRN
OBSERVATÓRIO DA INDÚSTRIA



ISBN nº 978-65-00-96162-1