

REVISTA FERROVIÁRIA

RF

PPI busca
investidores
para Ferrogrão



Julho / Agosto 2020 - R\$ 31,50



Pandemia nos trilhos

Sistemas de passageiros do Rio à beira do colapso

À beira do colapso

Pandemia arrasou sistemas de passageiros pelo país. No Rio, a situação ganhou contornos dramáticos

Por Bianca Rocha

Fotos: Divulgação



Plataforma da estação Central da SuperVia

Há quem diga que a pandemia do novo coronavírus é o momento mais difícil para a humanidade desde a Segunda Guerra Mundial. Para os sistemas de transporte coletivo de passageiros, não há dúvida de que é. No Brasil (e no mundo), as empresas enfrentam uma queda na demanda sem precedentes na História, com o agravante de não haver uma luz no fim do túnel que indique a retomada das condições como eram antes.

Mas é no estado do Rio de Janeiro, mais especificamente na capital fluminense, que a situação ganhou contornos dramáticos. Em nenhuma outra grande cidade do país se viu operadoras metroferroviárias falando abertamente que iriam paralisar seus serviços, caso uma solução financeira de curto prazo não chegasse a tempo por parte do governo.

Do mar aos trilhos e vias da cidade, a situação dos transportes no Rio é nebulosa. MetrôRio e SuperVia afirmam que não têm condições de manter a operação com uma receita que desabou, em decorrência da queda abrupta de passageiros que acontece desde março. Abril e maio foram os meses mais críticos, em que a número de usuários chegou a cair mais de 80% em relação ao que se transportava antes da pandemia. Com a flexibilização da quarentena, a partir de junho, houve uma leve melhora, mas bem inferior aos patamares registrados antes da crise.

Nos trens metropolitanos da SuperVia carrega-se hoje metade do que se costumava até fevereiro: de 600 mil/dia passou para 300 mil/dia. No MetrôRio, a situação é pior: são 65% a menos de usuários por dia nas composições, ou seja, pouco mais de 250 mil/dia contra os cerca de 900 mil/dia, antes da pandemia. Embora adote uma postura mais reservada em relação à crise, o VLT Carioca também viu seus bondes esvaziarem de maneira não menos estarrecidora. Localizado no Centro da cidade, que ficou às moscas com home office adotado pelas empresas, o sistema passou a operar com 80% de queda na demanda em abril e maio. Hoje está entre 60% e 70%, transportando pouco mais de 16 mil passageiros por dia nas três linhas, que cortam, além do Centro, a região portuária da cidade.

Mas há quem esteja pior: a CCR Barcas, que opera o modal pela Baía da Guanabara, transporta hoje apenas 15% da demanda de antes da pandemia. Nos ônibus e no sistema de BRT (Bus Rapid Transit), os passageiros sumiram: são 75% a menos.

“Imagine estar na praia e ver de longe uma onda gigante se formando. Você continua na praia, olhando a onda crescer. Vai chegar um momento em que não vai adiantar

mais correr, a onda vai te atingir”, metaforizou o secretário de Transportes do estado do Rio, Delmo Pinho, ao descrever a situação caótica dos sistemas metropolitanos da cidade. Em maio, o governo do estado chegou a enviar à Assembleia Legislativa do Rio (Alerj) uma proposta de socorro às concessionárias, mas o projeto não avançou.

A situação dos sistemas de transporte do município do Rio talvez só não seja mais dramática que a do estado do Rio de Janeiro, que está em regime de recuperação fiscal, sob um plano rigoroso de austeridade, onde o que se gasta aqui se corta de lá. Para completar, o ambiente político também está em crise: quem comanda o estado hoje é Cláudio Castro, vice-governador de Wilson Witzel, afastado pelo Superior Tribunal de Justiça no fim de agosto por suspeita de corrupção e alvo de impeachment.

Se do estado a possibilidade de ajuda é quase nula, é do governo federal que vem alguma esperança. No último dia 26 de agosto, a Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 3.364/2020, que trata do socorro emergencial de R\$ 4 bilhões (a fundo perdido) aos sistemas de transporte coletivo de passageiros do país. O projeto, que esteve em debate por mais de 30 dias na Câmara, ainda precisa da aprovação do Senado antes de seguir para a sanção presidencial.

“A sociedade não percebeu com clareza a extensão do problema que temos pela frente. Se a mobilidade fracassar, a economia começa a andar de lado também, adiando uma possível retomada. As pessoas estão com dificuldade de entender que os sistemas correm o risco de colapsar”, diz Pinho, que reconhece, no entanto, o esforço do governo federal em costurar uma ajuda às concessionárias/operadoras. Há dois meses, ele formou um grupo com os secretários de

transportes de outros estados (SP, PE e MG) para trabalhar o assunto junto à União.

Com a aprovação do Senado e a sanção presidencial, o

passo seguinte é a regulamentação da lei e os critérios para a divisão dos recursos entre estados e municípios. Um deles provavelmente será o número de habitantes da cidade e a avaliação da receita das concessionárias nos períodos mais rigoroso de isolamento e o atual. Um trabalho difícil, admite Pinho. “É complexo pegar dinheiro público e passar para a operação privada no Brasil. Tem que tomar cuidado para uma coisa bem intencionada não

se tornar um problema”.

O secretário estima que até o fim de setembro os estados já estejam com os recursos em mãos. A quantidade que vem para o Rio ainda é incerta, mas Pinho prevê que seja entre R\$ 140 milhões e R\$ 160 milhões, para ser dividido entre todos os sistemas de transporte. Segundo ele, os recursos não serão suficientes para cobrir 100% do rombo, mas já vai ser um grande passo. “Temos que pensar em uma coisa de cada vez. O objetivo agora é segurar as operações por mais um tempo. Acredito que até o final de novembro, com esse valor, conseguimos isso”.

Asfixia

Não é difícil entender porque a crise nos transportes é mais severa no Rio. A justificativa está no próprio modelo de financiamento do sistema de transporte coletivo de passageiros no estado. A operação sobre trilhos (MetrôRio e SuperVia) é custeada exclusivamente pela receita tarifária. Não há qualquer tipo de subsídio. Com uma queda de demanda sem precedentes e que se mantém ao longo dos meses, o sistema entrou rapidamente em asfixia. Isso porque o custo fixo de operação e de manutenção con-

"A sociedade não percebeu com clareza a extensão do problema que temos pela frente. Se a mobilidade fracassar, a economia começa a andar de lado também."

Delmo Pinho



No MetrôRio a queda na demanda está em 65%

tinua praticamente o mesmo operando com trem cheio ou vazio. Pelas contas de especialistas, os custos de manutenção e energia, por exemplo, podem beirar 60% da receita das concessionárias/operadoras de trens. Resumindo, os gastos ficam, mas a receita evapora, em meio a uma indefinição sobre quais serão os efeitos a médio e longo prazos da pandemia.

O vice-presidente executivo da Associação Nacional dos Transportadores sobre Trilhos (ANPTrilhos), João Gouveia, lembra que os contratos de concessões metroferroviários assinados no Rio são antigos, e não acompanharam a evolução em termos de segurança jurídica e regulatória dos últimos anos. Ele cita como exemplo os contratos

das linhas de metrô em São Paulo, que são mais recentes e preveem o compartilhamento de riscos em relação à demanda entre as empresas e o poder concedente.

Assinadas em 1997 e 1998, respectivamente, as concessões do MetrôRio e da SuperVia foram as primeiras do segmento no Brasil. Em 2007, a concessionária do metrô renovou antecipadamente a concessão com o governo do estado, ganhando mais 20 anos de operação, que agora vai até 2038. Já a SuperVia prorrogou em 2010, acumulando mais 25 anos de concessão (até 2048).

Outra questão que potencializa a gravidade da situação no Rio, segundo Gouveia, é a sobreposição dos modais de transporte. “No Rio, o conceito que predomina é o de concorrência e não o de complementaridade”, afirma. “O poder concedente e as concessionárias perdem porque o contrato se mantém desequilibrado financeiramente. E a sociedade perde porque não existe uma diretriz em termos de política de estado, as tarifas são altas. Com a pandemia, há que se revisar todo esse modelo de sobreposição, potencializar as integrações, para que se tenha menos perdas daqui para frente”.

Gouveia diz que não consegue imaginar o tamanho do problema caso trem e metrô paralisem. Segundo dados da

SuperVia adotou processos de higienização mais rigorosos durante a pandemia



SuperVia e do MetrôRio, os ativos dos sistemas (incluindo trens, estações e outros) – que são do poder público – somam cerca de R\$ 35 bilhões. “Se paralisar, além do problema da degradação do sistema, há o problema da segurança”, prevê o vice-presidente executivo da ANPTrilhos, ressaltando que a sociedade será muito prejudicada. “Quase 90% das pessoas que usam trem e metrô no Rio, o fazem para ir e voltar do trabalho. A maior parte é de pessoas menos favorecidas, mais vulneráveis”.

Perdas bilionárias

A ANPTrilhos afirma que as operadoras metroferroviárias no país acumulam juntas, prejuízo de

cerca de R\$ 5 bilhões na receita desde o início da pandemia até agosto. Gouveia estima que as perdas só no Rio beiram cerca de R\$ 500 milhões (somando metrô, trem e VLT).

O presidente da SuperVia, Antonio Carlos Sanches, calcula prejuízo acumulado de R\$ 153 milhões e 38 milhões de passageiros a menos desde o início da pandemia. A empresa chegou a afirmar em julho que só teria caixa para operar até o fim de agosto.

No início de agosto, no entanto, a concessionária firmou acordos com fornecedores de energia elétrica (Light e Cemig), dizendo que isso garantiria fôlego até o fim de setembro. Sanches também destaca o acordo feito com o BNDES, que promoveu o chamado standstill (suspensão de pagamentos de parcelas de financiamento) por seis meses. Dois mil funcionários da empresa tiveram redução de jornada e de salário, de acordo com a Medida Provisória 936 publicada em abril.

Sanches está na expectativa da aprovação do Projeto de Lei no Senado. Embora admita que os recursos não sejam suficientes para resolver o problema de caixa da operadora, reconhece que a ajuda federal “é um primeiro passo”. Ele também não espera tão cedo que a demanda volte a pata-

Estações do MetrôRio ficaram vazias durante o período de isolamento mais rígido



mares pré-pandemia. A perspectiva é que isso só possa (ou se) acontecer no início de 2022. Até lá, vai ficar variando. Se chegar a 80% do que existia antes, já seria uma vitória.

Desde 2019, a empresa tem como acionista majoritária a Mitsui, que não pretende, segundo o executivo, fazer nenhum movimento de aporte para reequilibrar os prejuízos da companhia durante a pandemia. A percepção da acionista é de que se trata de um desequilíbrio extraordinário, em que, assim como vem ocorrendo em países como Inglaterra, EUA e Japão, deve partir do governo uma iniciativa para evitar o colapso dos transportes.

“No mundo inteiro e o nosso acionista tem operações ferroviárias em vários países, vemos os governos assumindo receitas e despesas das empresas para que elas continuem operando. Então existe essa preocupação com o transporte público porque, na verdade, é o que vai viabilizar a volta da economia. No Brasil, agora que conseguimos sensibilizar o governo para esse problema, que é muito sério”.

O presidente do MetrôRio, Guilherme Ramalho, também tem ressaltado que é preciso mais agilidade por parte do poder público nas ações e até mesmo no reconhecimento do direito de reequilíbrio financeiro das operadoras. “A pandemia é um evento de força maior, que deve ser tratada de forma extraordinária”.

Com a demora em sair o auxílio emergencial do governo federal, o MetrôRio afirmou que em setembro deverá iniciar mudanças na grade de operação, para conter as despesas. Especula-se que estações poderão ser fechadas ou dias

e horários de funcionamento poderão ser cortados. Entre março e agosto, o MetrôRio diz ter tido um prejuízo mensal de aproximadamente R\$ 35 milhões (o acumulado nesse período já passa dos R\$ 136 milhões).

O quadro pessoal já foi reduzido em 10%, segundo a concessionária, que ressalta ter um custo fixo mensal hoje de R\$ 50 milhões. “Esse é o valor com a redução de 10% a 15% que conseguimos fazer com a pandemia”. A empresa também fez acordos para postergar pagamentos junto ao BNDES e com fornecedores de energia. Medidas, no entanto, que se mostraram insuficientes diante da queda drástica de demanda, diz Ramalho.

No início de agosto, o executivo afirmou que a concessionária fez o que pôde para manter os serviços operando adequadamente, mas que era impossível continuar mantendo uma operação sem receita. “Mantivemos a operação com algumas mudanças de intervalo e à medida que a demanda aumentou um pouquinho nós fizemos também um aumento de oferta, sempre para tentar impedir que houvesse aglomeração excessiva nos horários de picos”.

No VLT Carioca a situação também é delicada. Luís Valença, diretor de Mobilidade da CCR, acionista majoritário do sistema, diz que o processo de judicialização aberto em 2019 continua em curso. O motivo é a inadimplência da prefeitura do Rio, que parou de pagar as contraprestações mensais firmadas em contrato de Parceria Público-Privada. Este ano, segundo a empresa, os pagamentos aconteceram até abril.

“Não estamos de ruptura com a prefeitura, é só uma si-



MetrôRio deve começar a fazer alterações na grade de operação

Com linhas no Centro do Rio, VLT registrou redução de 80% no auge da quarentena



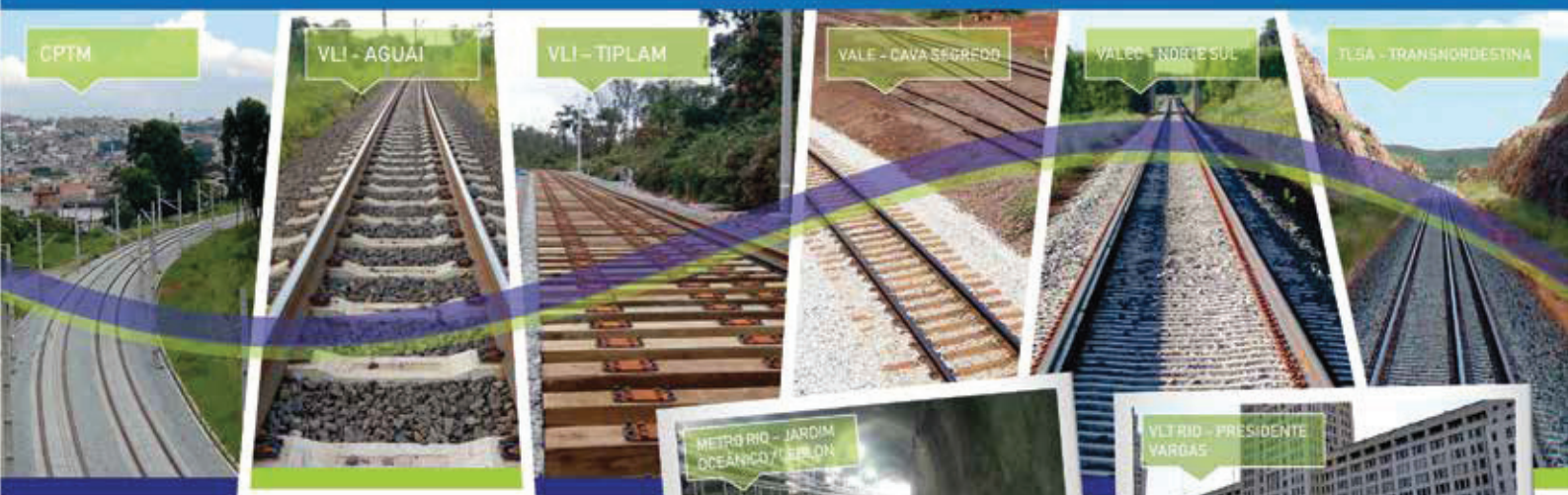
tuação fática de descumprimento do contrato de concessão que ensejou uma medida judicial. Somos testemunhas do empenho da prefeitura em tentar encontrar uma solução, mas efetivamente eles estão sem dinheiro, não tem muito o que fazer”, conta Valença.

No ano passado, VLT Carioca e prefeitura assinaram um acordo para a inauguração da Linha 3, prevendo a formação de um grupo de trabalho formado por técnicos da prefeitura e da concessionária para ajustar as questões contratuais. Esse grupo de trabalho se reúne desde o fim de 2019 e segue em atividade, em ritmo diferenciado devido aos impactos da pandemia, de acordo com o VLT Carioca. Foi decidido nesse acordo que o mecanismo de garantia de demanda seguiria suspenso até que as discussões fossem concluídas.

Reestruturação

Passada a fase aguda da crise, Guilherme Ramalho, do MetrôRio, espera que uma discussão ampla possa ser iniciada entre governo do estado, agência reguladora e concessionárias. Para ele, a pandemia pode acelerar algumas

CONSTRUÇÃO, RENOVAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VIAS FERROVIÁRIA, METROVIÁRIA E CAMINHOS DE ROLAMENTO



CONSTRUTORA
MONTEIRO DE
CASTRO S.A.



Escritório Central – BH
Av. do Contorno, 2646 – Conj. 501, Santa Efigênia – BH/MG
CEP 30110-014 – Tel.: (31) 3241-1030 – Fax: (31) 3241-1055

Sede Social – SP
R. Américo Brasiliense, 1479 – Conj. 124 – Chác. S^o Antônio – SP/SP
CEP 04715-003 – Tel.: (11) 3569-9024 – Fax: (11) 5092-3779

www.cmcsa.com.br – cmcsa@cmcsa.com.br

questões, tornando-as mais urgentes, como uma eventual instituição de uma autoridade metropolitana de transporte. “Precisamos viabilizar recursos em curtíssimo prazo para evitar o colapso do sistema, e precisamos também iniciar o quanto antes uma discussão de revisão das bases econômicas, do equilíbrio do contrato e sobretudo de reestruturação do setor”.

O presidente do MetrôRio admite que será necessário também encontrar outras fontes de receita que não sejam apenas do pagamento de tarifa pelos usuários, para o financiamento dos sistemas metroferroviários. “Estamos observando ao longo dos últimos anos no mundo inteiro, uma discussão em torno do transporte individual motorizado como forma de financiar o transporte coletivo, discussões de políticas públicas que viabilizem recursos para a mobilidade urbana, como taxação em cima de combustível, receita de estacionamento nas áreas centrais, pedágios urbanos”, lista Ramalho.

Sanches concorda que os contratos de concessões precisam ser revistos, e acrescenta que a SuperVia pretende mirar outros negócios além da ferrovia. Receitas acessórias vindas do comércio em estações (que antes da pandemia representavam 3,5% do faturamento) deverão ser ampliadas. Outra ideia é tirar proveito da experiência da Mitsui no exterior e começar a pensar em novas formas de atuação. “Talvez a SuperVia não seja mais apenas uma operadora ferroviária, e sim uma empresa voltada à mobilidade. O que mais a gente pode fazer? Como é que nos integramos a outro modal? É possível ter a concessão de linhas alimentadoras de ônibus em nossos terminais ferroviários e estações mais movimentadas?”.

Na avaliação do secretário Delmo Pinho, a própria ajuda federal às empresas de transporte já será uma oportunidade para rever questões importantes no transporte. Serão exigidas algumas contrapartidas em troca do auxílio, entre elas, maior transparência em relação ao número de passageiros transportados, viagens realizadas, receitas dos sistemas. “Estamos nos comprometendo a reformular a gestão. Esse será o grande mérito da ajuda federal, as mudanças de atitudes não só no Rio como no Brasil, em relação à mobilidade urbana”, acredita Pinho.

“Todos corremos o mesmo risco”, diz Valença



Operação metroferroviária da CCR também foi afetada com a pandemia

O grupo CCR opera linhas de metrô em São Paulo e Salvador, além de ser acionista majoritário no VLT Carioca. Assinados nos últimos dez anos, esses contratos de concessão variam de um para outro, mas todos preveem uma espécie de “banda”, que se for ultrapassada, seja para cima ou para baixo, pode dar início a um reequilíbrio financeiro. É um mecanismo que, em resumo, torna a concessão mais previsível e, ao mesmo tempo, interessante ao investidor privado, por ser uma forma de compartilhamento de riscos com o poder concedente.

Numa situação de pandemia, no entanto, nem a “banda” foi capaz de evitar estragos. Para o diretor de Mobilidade da CCR, Luís Valença, todos os sistemas de transporte no país correm o mesmo risco, em razão da queda drástica na demanda nos últimos meses. “O mecanismo de mitigação de demanda estima queda de 25% em alguns projetos e em outros de 40%. No início da pandemia, a nossa queda foi de cerca de 77% em todos os sistemas, portanto há um abismo. Não há contrato que cubra essa diferença. Há uma pequena compensação até os 40%, mas que também não sabemos quando será paga pelos governos, que estão passando por uma crise fiscal seríssima”, explicou.

A CCR adotou uma postura reservada em relação à crise. Os dados que a empresa tem divulgado são mais gerais, englobando todos os sistemas metroferroviários operados pelo grupo. De 2,2 milhões transportados antes da pandemia, o número caiu para 715 mil atualmente, uma queda registrada em 64% em agosto. “Todos os operadores de transporte, inclusive os públicos, se não houver um auxílio emergencial, entrarão em colapso, o que não significa necessariamente que todos vão parar, vai depender da capacidade financeira dos seus acionistas”, comenta Valença, acrescentando que as baixas poderão acontecer em etapas:

“Primeiro quem vai sentir são os fornecedores, seguido da qualidade do serviço, depois, numa situação mais catastrófica, eventualmente, a interrupção. Ninguém está imune a isso. Naturalmente que a disciplina de capital e a capacidade financeira da CCR permite que você amplie um pouco esse fôlego, mas tem limite e nós já estamos chegando próximo dele”, alertou Valença. ■■■