



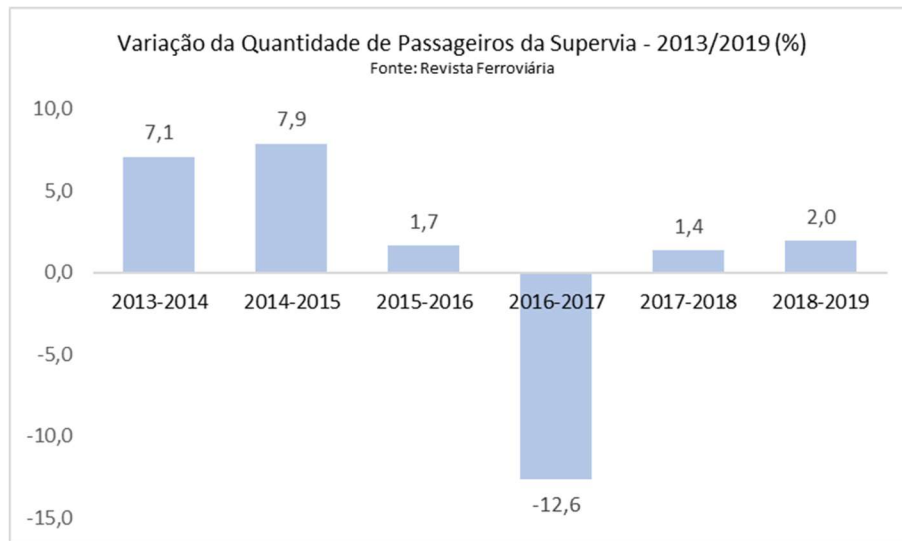
O SISTEMA DE TRENS URBANOS DO RIO DE JANEIRO PODE PARAR EM AGOSTO/2020

Marcus Quintella e Marcelo Sucena, FGV Transportes

Segundo a Supervia, concessionária que opera o sistema de trens urbanos da região metropolitana do Rio de Janeiro, a forte redução da quantidade de passageiros durante a pandemia, com conseqüente queda na receita, poderá levar a empresa ao colapso, ocasionando a suspensão da operação dos trens já no início de agosto. Antes da pandemia, a SuperVia transportava cerca de 700 mil passageiros por dia e, atualmente, não passa de 140 mil.

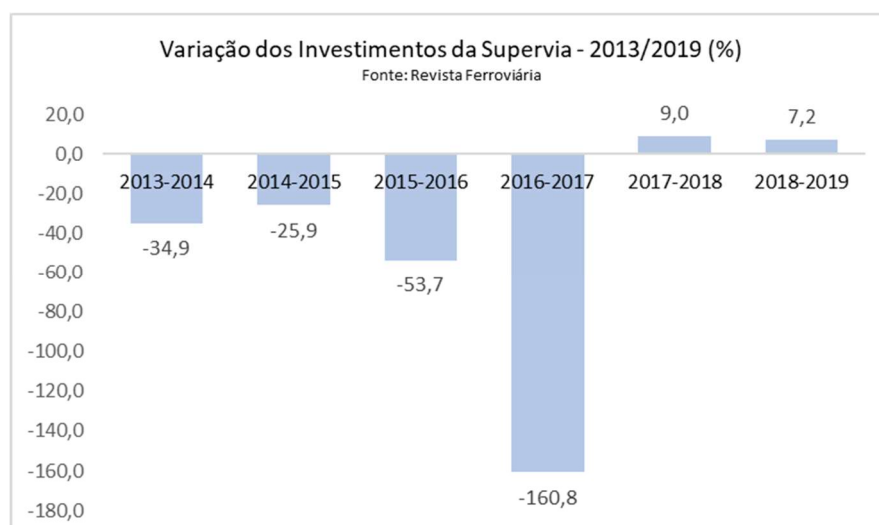
A redução da quantidade de passageiros em todos os modos de transportes é fato notório diante do cenário da COVID-19: em torno de 75% no maior pico e, em média, 65% no período entre março e julho. Mas, no caso dos trens urbanos do Rio de Janeiro, observa-se que a redução de passageiros transportados pode estar associada também ao corte drástico dos investimentos, há algum tempo.

Segundo a Revista Ferroviária, conforme quadro adiante, houve leve aumento da quantidade de passageiros transportados entre 2013 e 2015, mas com queda substancial entre 2015 e 2016 (1,7%), justamente no momento dos Jogos Olímpicos, com o aumento da oferta pela inserção dos novos trens chineses. A tendência de queda continuou em 2017, com redução drástica de 12,6%. Entre 2017 e 2019, parece que o sistema entrou em fase de recuperação de demanda, sendo que, entre 2016 e 2018, a frota ativa de composições foi reduzida em mais de 10%, apesar da entrada dos novos trens Alstom.



De acordo com dados da CENTRAL (Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística), os investimentos do PET (Programa Estadual de Transportes), entre 1999 e dezembro de 2009, foram da ordem de US\$ 415 milhões. No programa PET2, de 1999 até junho de 2017, incluindo os investimentos nas Olimpíadas, foram registrados quase US\$ 221 milhões em investimentos. Adicionalmente, em 2012, foi assinado novo acordo de empréstimo, no total de US\$ 600 milhões, especificamente com foco na aquisição de 60 trens novos, como parte do compromisso para a realização das Olimpíadas e Paraolimpíadas de 2016.

Nessa mesma linha, quando se trata especificamente dos investimentos da SuperVia, observa-se no gráfico a seguir a queda dos investimentos entre 2013 e 2017, com pequena recuperação entre 2017 e 2019, apesar de novo viés de queda.



Na prática, o sistema de trens urbanos vinha declinando até 2017, com nítida percepção pelos passageiros, que migraram para outros modos de transporte. Com os investimentos do PET para o compromisso Olímpico, em 2016, ocorreu certa recuperação, longe ainda das condições adequadas para o equilíbrio econômico-financeiro constante no contrato de concessão.

Em última análise, o que se nota é que região metropolitana do Rio de Janeiro, com mais de 13 milhões de habitantes, certamente, será impactada negativamente pela paralisação do sistema de trens urbanos da SuperVia, que promoverá o colapso dos transportes no estado, pois os outros modos, tais como ônibus, BRT, VLT e Metrô, também passam por dificuldades, situação que interferirá na absorção dessa demanda excedente.

Desta forma, diante deste cenário, cabe refletir:

- com o cenário de redução da demanda de passageiros e baixos investimentos privados no sistema de trens, o que pode ser feito, efetivamente, para que a população da região metropolitana do Rio de Janeiro não sofra ainda mais?
- o Poder Concedente detém meios para monitorar o uso ativos oriundos dos investimentos públicos no sistema de trens urbanos, possibilitando a sua interferência nesse momento complexo?
- a Agência Reguladora fiscaliza adequadamente as condições operacionais da SuperVia para identificar os pontos mais críticos do sistema, apoiando a continuidade do funcionamento do sistema?