

# CONTEXTO SUPERVIA



# TAC DE ACESSIBILIDADE

## ETAPAS VENCIDAS





## CONTEXTO COVID-19

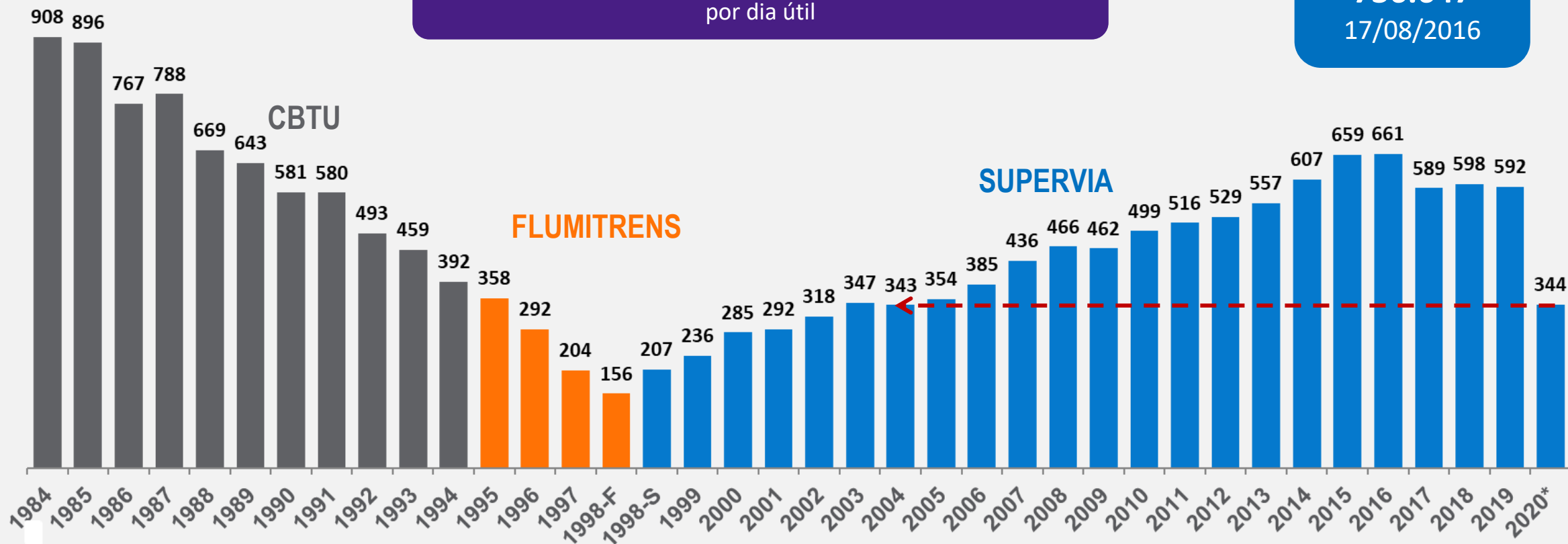
# PASSAGEIROS

## EVOLUÇÃO ANUAL

### MÉDIA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

por dia útil

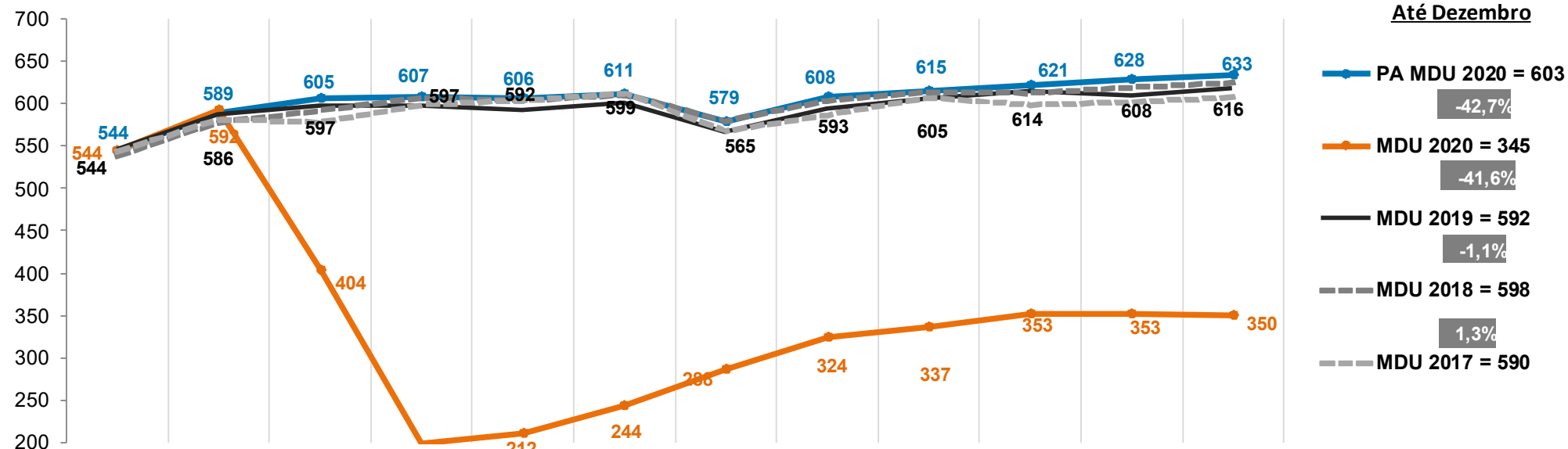
**Recorde**  
**736.647**  
17/08/2016



\* Até out/20

# PASSAGEIROS

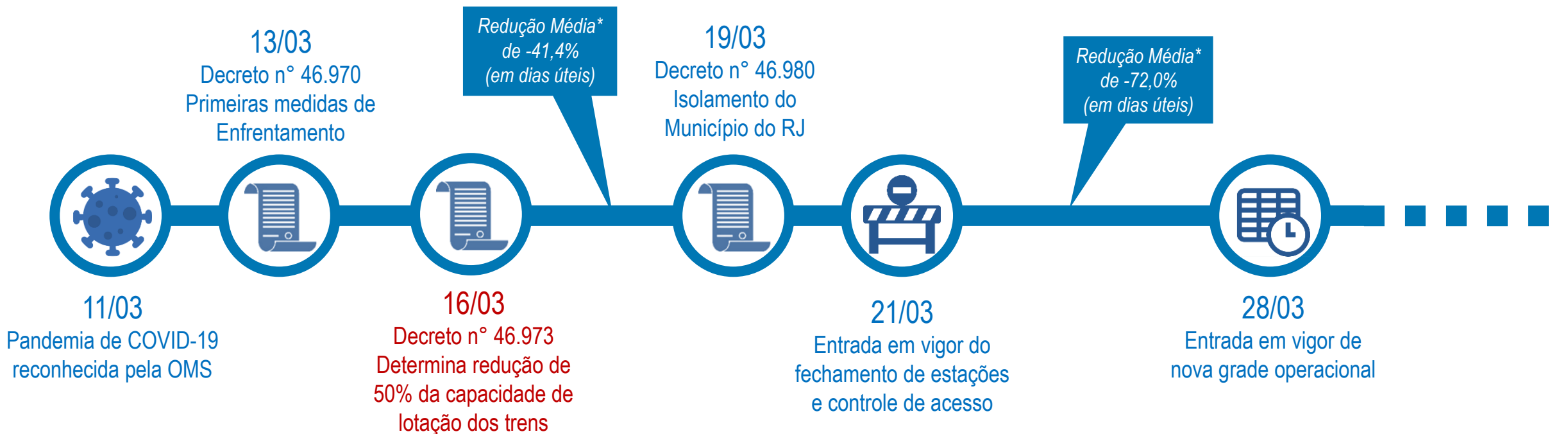
## EVOLUÇÃO MÉDIA DIA ÚTIL



MÉDIA DIA ÚTIL	Jan	Feb	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Acum. até Dez
<b>META PA20</b>	<b>544.361</b>	<b>589.372</b>	<b>605.313</b>	<b>607.324</b>	<b>606.319</b>	<b>611.346</b>	<b>579.169</b>	<b>608.329</b>	<b>615.367</b>	<b>621.402</b>	<b>628.437</b>	<b>633.465</b>	<b>602.789</b>
REALIZADO 2020	543.642	591.601	403.717	199.784	212.020	244.208	287.580	323.684	336.604	352.808	352.794	349.741	<b>345.261</b>
DIFERENÇA	(719)	2.229	(201.596)	(407.540)	(394.299)	(367.138)	(291.589)	(284.645)	(278.763)	(268.594)	(275.643)	(283.724)	<b>(257.527)</b>
DIFERENÇA (%)	<b>-0,1%</b>	<b>0,4%</b>	<b>-33,3%</b>	<b>-67,1%</b>	<b>-65,0%</b>	<b>-60,1%</b>	<b>-50,3%</b>	<b>-46,8%</b>	<b>-45,3%</b>	<b>-43,2%</b>	<b>-43,9%</b>	<b>-44,8%</b>	<b>-42,7%</b>
REALIZADO 2019	544.187	586.098	596.830	597.223	591.954	599.417	564.830	592.931	604.675	613.567	608.462	616.430	<b>591.540</b>
REALIZADO 2020	543.642	591.601	403.717	199.784	212.020	244.208	287.580	323.684	336.604	352.808	352.794	349.741	<b>345.261</b>
DIFERENÇA	(545)	5.502	(193.113)	(397.439)	(379.934)	(355.208)	(277.250)	(269.247)	(268.071)	(260.759)	(255.668)	(266.689)	<b>(246.278)</b>
DIFERENÇA (%)	<b>-0,1%</b>	<b>0,9%</b>	<b>-32,4%</b>	<b>-66,5%</b>	<b>-64,2%</b>	<b>-59,3%</b>	<b>-49,1%</b>	<b>-45,4%</b>	<b>-44,3%</b>	<b>-42,5%</b>	<b>-42,0%</b>	<b>-43,3%</b>	<b>-41,6%</b>

# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19



Atualmente o limite é de 60%

\*Redução em relação ao PA esperado para o dia.

# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19

- Desde a implementação da nova grade operacional para adequação da oferta às medidas de isolamento do Município e à consequente queda de demanda, a Supervia passou a realizar o acompanhamento sistemático das **taxas de ocupação**, a fim de detectar possíveis situações próximas ao limite da taxa;
- Em respeito à **Seção 3 do CATRA Nº NTE 009/2020**, o cálculo das taxas de ocupação estimadas foi realizado por hora, por ramal e por sentido. Para a obtenção da referida taxa, é realizada a razão entre a quantidade de passageiros que utilizam o serviço em determinada hora, dividida pela oferta de lugares programada para o mesmo horário.
- O fluxo horário dos passageiros é obtido a partir dos dados de bilhetagem eletrônica.

## Taxas de ocupação do Ramal Saracuruna Demanda realizada no dia 28/04/2020

Saracuruna	IMPAR		PAR		Nível de Conforto		Tx Ocupação	
	Ofertas	Pax	Ofertas	Pax	Impar	Par	Impar	Par
0	0	0	0	0	0	0	0%	0%
1	0	0	0	0	0	0	0%	0%
2	0	0	0	0	0	0	0%	0%
3	0	3	0	91	0	0	0%	0%
4	0	106	14.400	2.251	0	1	0%	16%
5	7.200	432	14.400	5.794	0	2	6%	40%
6	7.200	810	12.000	5.165	1	3	11%	43%
7	7.200	1.316	9.600	3.465	1	2	18%	36%
8	4.800	772	7.200	2.064	1	2	16%	29%
9	4.800	469	4.800	1.109	1	1	10%	23%
10	4.800	479	4.800	815	1	1	10%	17%
11	4.800	606	4.800	782	1	1	13%	16%
12	4.800	716	4.800	619	1	1	15%	13%
13	4.800	950	4.800	375	1	0	20%	8%
14	4.800	1.590	4.800	265	2	0	33%	6%
15	7.200	2.270	4.800	307	2	0	32%	6%
16	9.600	4.105	4.800	502	3	1	43%	10%
17	12.000	6.040	9.600	661	3	0	50%	7%
18	9.600	3.502	7.200	470	2	0	36%	7%
19	7.200	2.435	4.800	347	2	0	34%	7%
20	4.800	1.174	4.800	182	1	0	24%	4%
21	4.800	682	4.800	90	1	0	14%	2%
22	4.800	224	0	12	0	0	5%	0%
23	0	0	0	0	0	0	0%	0%
<b>Total</b>	<b>115.200</b>	<b>28.682</b>	<b>127.200</b>	<b>25.366</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>25%</b>	<b>20%</b>
							<b>22%</b>	

# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19

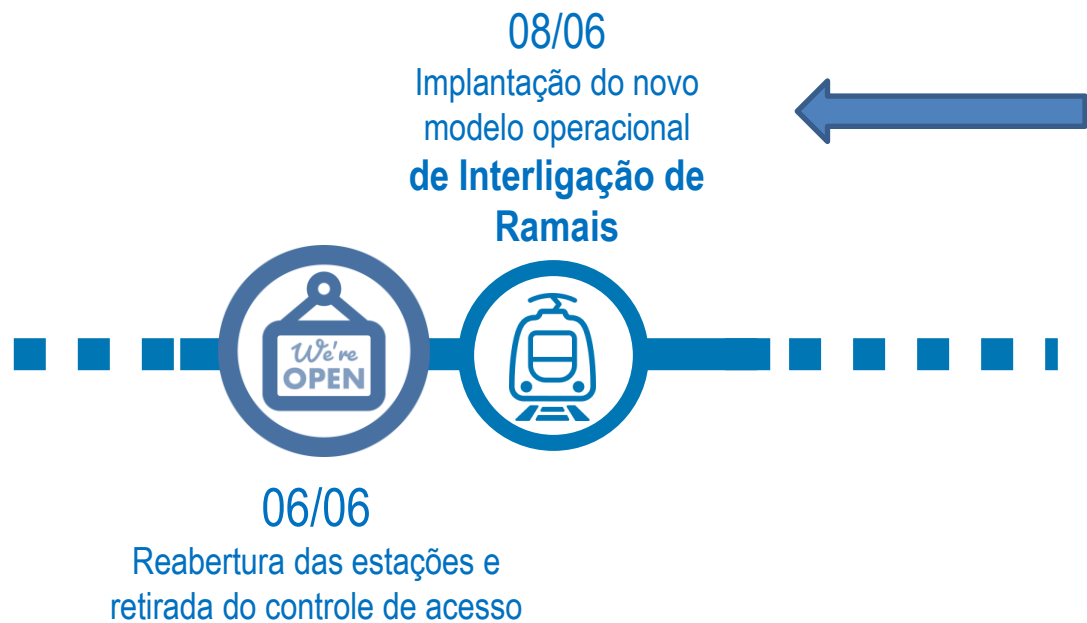


\*Redução em relação ao PA esperado para o dia.

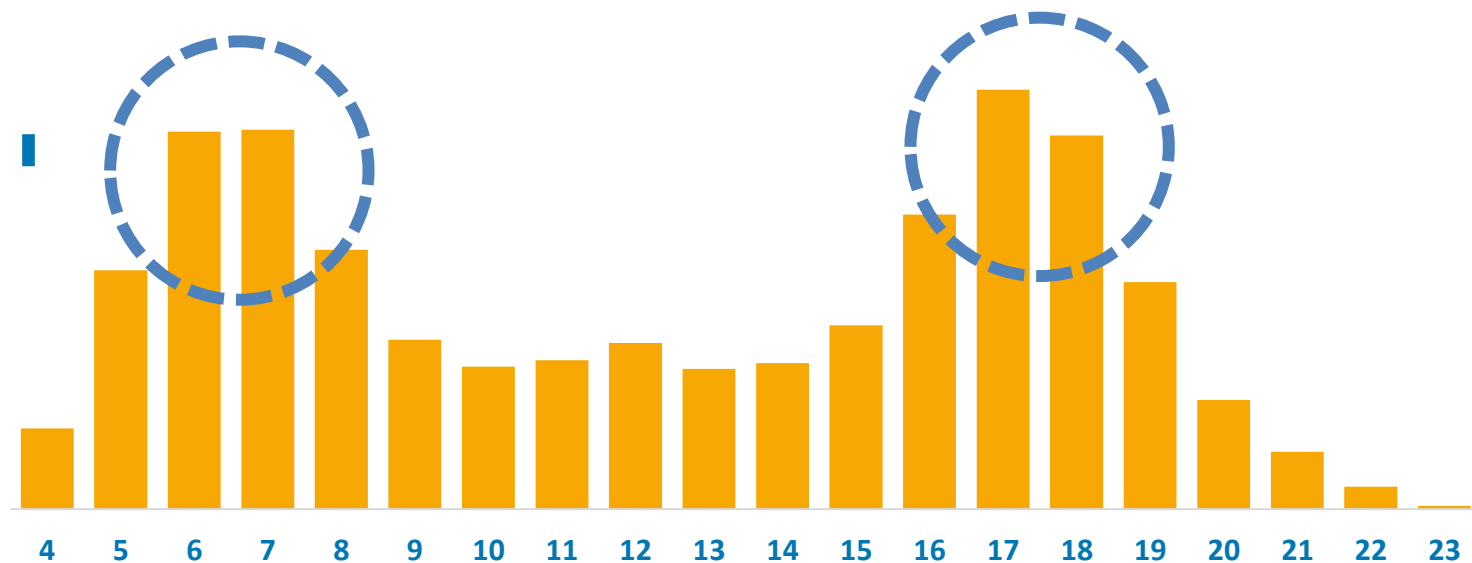


# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19

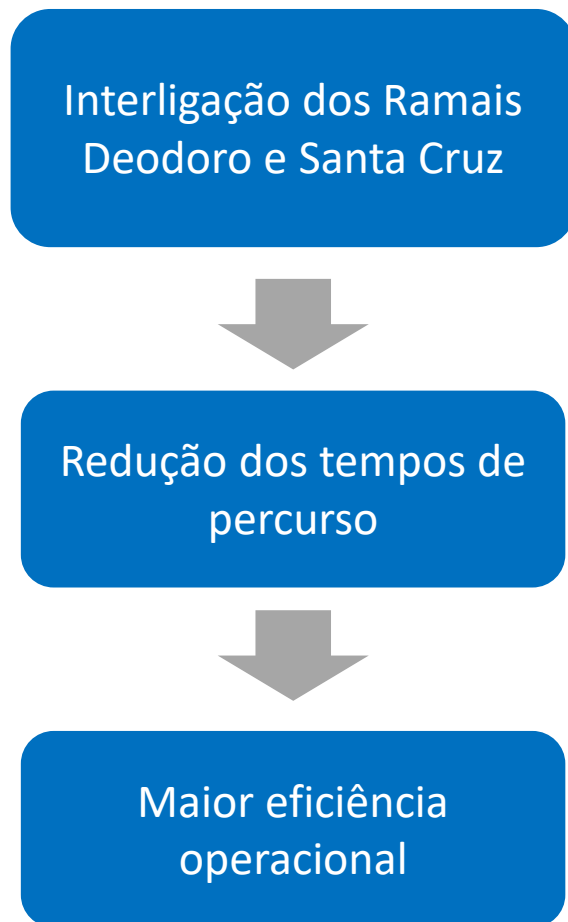


NECESSIDADE DE BUSCAR SOLUÇÃO PARA A DEMANDA CONCENTRADA EM HORÁRIOS DE PICO



# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19



### Nota Técnica AGETRANSP – CATRA Nº NTE 026/2020



AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS CONCEDIDOS DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, FERROVIÁRIOS E METROVIÁRIOS E DE RODOVIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Página 72

#### 5.2 Conclusão

A partir dos dados operacionais e das análises realizadas no presente estudo, verifica-se que, a priori, as modificações implementadas pela Concessionária a partir do dia 08/06/2020, em continuidade ao enfrentamento a pandemia do coronavírus (COVID-19), respeitam as condições estabelecidas no Decreto Estadual nº 47.108 de 05 de junho de 2020 e na Resolução SETRANS nº 1410 de 31 de março de 2020, que estabeleceu o procedimento a ser adotado pelas Concessionárias de Transportes para possíveis alterações operacionais, enquanto perdurar a pandemia do coronavírus (COVID-19).

As análises demonstram que o novo modelo contribui para otimizar as taxas de ocupação, promover a abertura das 10 (dez) estações e a retomada da operação dos ramais Paracambi e da Sanfona do Ramal Saracuruna.

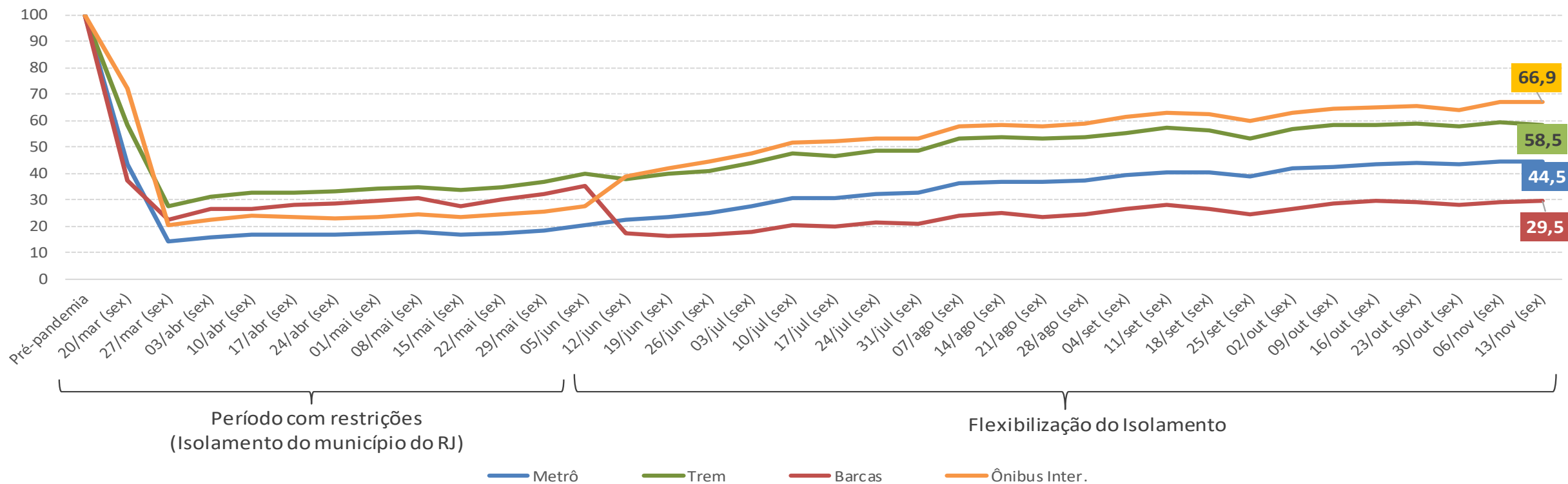
O estudo também verificou que as mudanças não resultaram em aumento relevante de tempo de percurso do ramal Santa Cruz, que teve mantido o seu serviço como parador, o que pode demonstrar, preliminarmente, que a interligação dos ramais e a diminuição das impedâncias anteriormente existentes, podem resultar em uma operação ferroviária mais eficiente para todo o sistema, tendo em vista que os dados dos primeiros 03 (três) meses já demonstram uma menor variabilidade dos tempos de percurso em relação ao realizado no ano de 2019 e em janeiro e fevereiro de 2020.

# PASSAGEIROS

## CONTEXTO COVID-19

O cenário crítico de queda de demanda ocorrido durante o ano de 2020 pode ser verificado em todos os modais da RMRJ, mesmo após as sucessivas flexibilizações na movimentação de pessoas;

### Evolução semanal dos Modais RMRJ – Comparação na Base 100



# PÓS-COVID-19

## PRINCIPAIS DESAFIOS

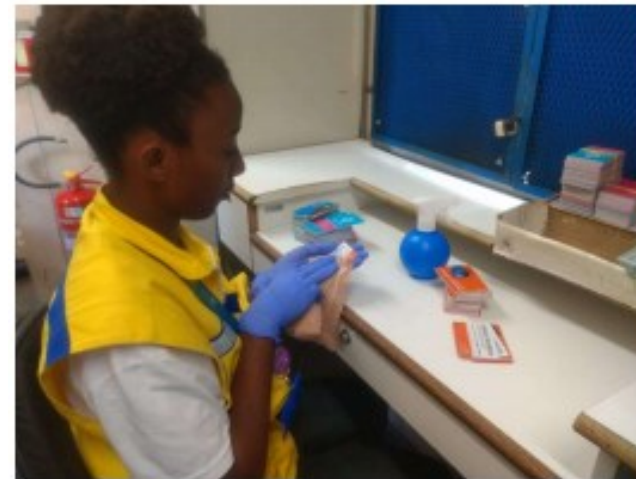
- Qual será o comportamento da demanda de passageiros no **novo mundo pós-COVID?**



# PÓS-COVID-19

## PRINCIPAIS DESAFIOS

- Para mitigar estes impactos, a SuperVia atuou na intensificação das atividades de **higienização e desinfecção** nos trens, catracas e estações.

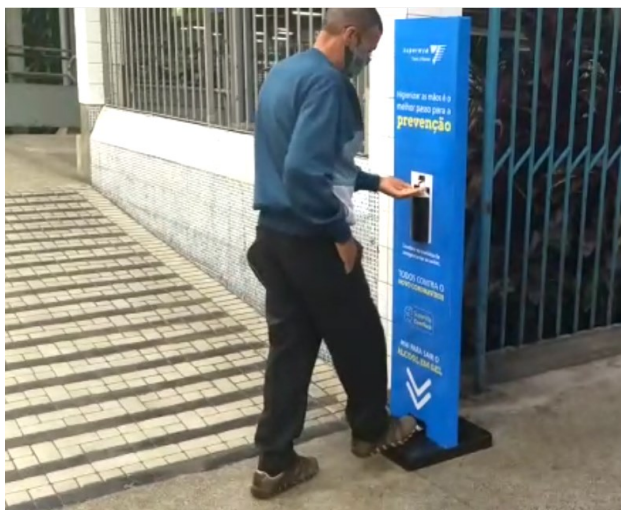


*Higienização – Estações e cartões (Fonte: SuperVia)*

# PÓS-COVID-19

## PRINCIPAIS DESAFIOS

- Foram colocados dispensers e totens de álcool em gel em **todas as estações da SuperVia**.
- Reforço de comunicação da **necessidade de distanciamento social** nas estações.
- Venda de passagens somente a portadores de máscaras



Tótenes com Álcool em Gel – Estação Central do Brasil

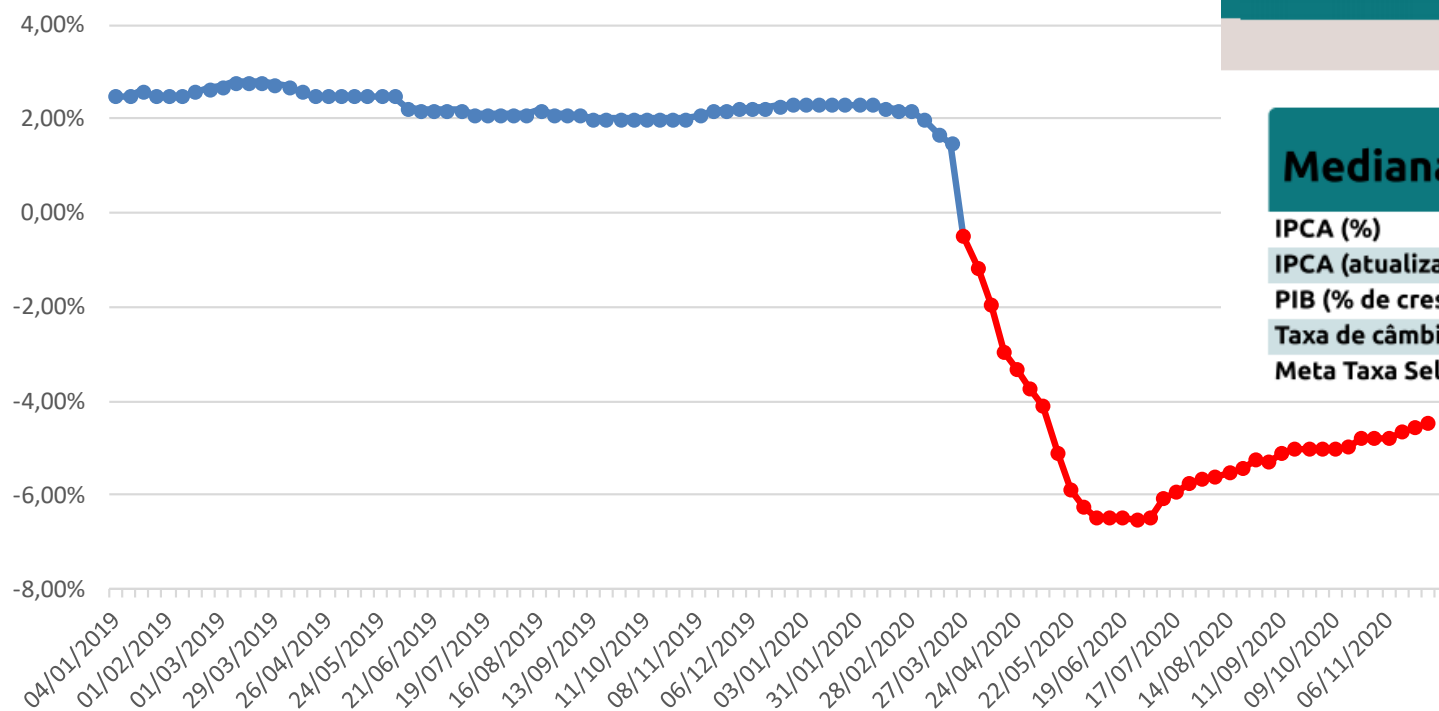
# PÓS-COVID-19

## IMPACTOS ECONÔMICOS

- Além das questões comportamentais, devem ser levados em consideração os **impactos econômicos** da crise gerada pelo Coronavírus;

### Previsão PIB para 2020

(jan/19 - nov/20)



Focus Relatório de Mercado

Expectativas de Mercado

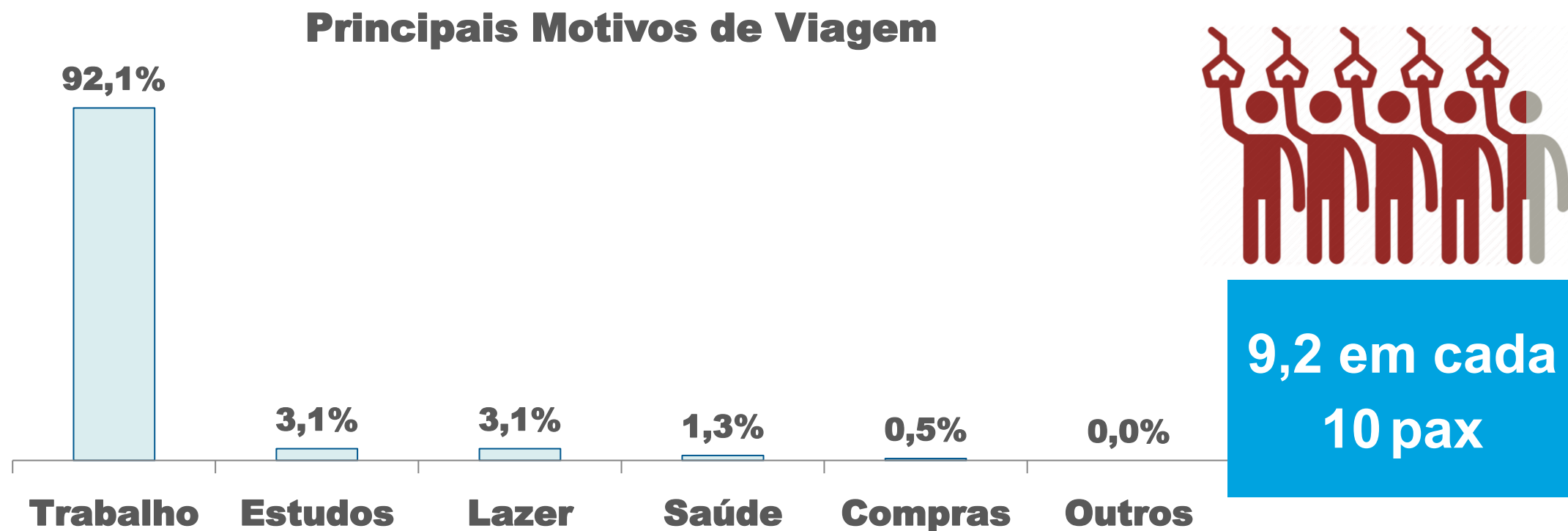
### Mediana - Agregado

	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *
IPCA (%)	3,02	3,45	3,54	▲ (16)
IPCA (atualizações últimos 5 dias úteis, %)	3,14	3,53	3,65	▲ (8)
PIB (% de crescimento)	-4,81	-4,55	-4,50	▲ (4)
Taxa de câmbio - fim de período (R\$/US\$)	5,45	5,38	5,36	▼ (3)
Meta Taxa Selic - fim de período (% a.a.)	2,00	2,00	2,00	= (22)

# PÓS-COVID-19

## IMPACTOS ECONÔMICOS

- Forte relação da demanda de passageiros com o motivo **trabalho**;



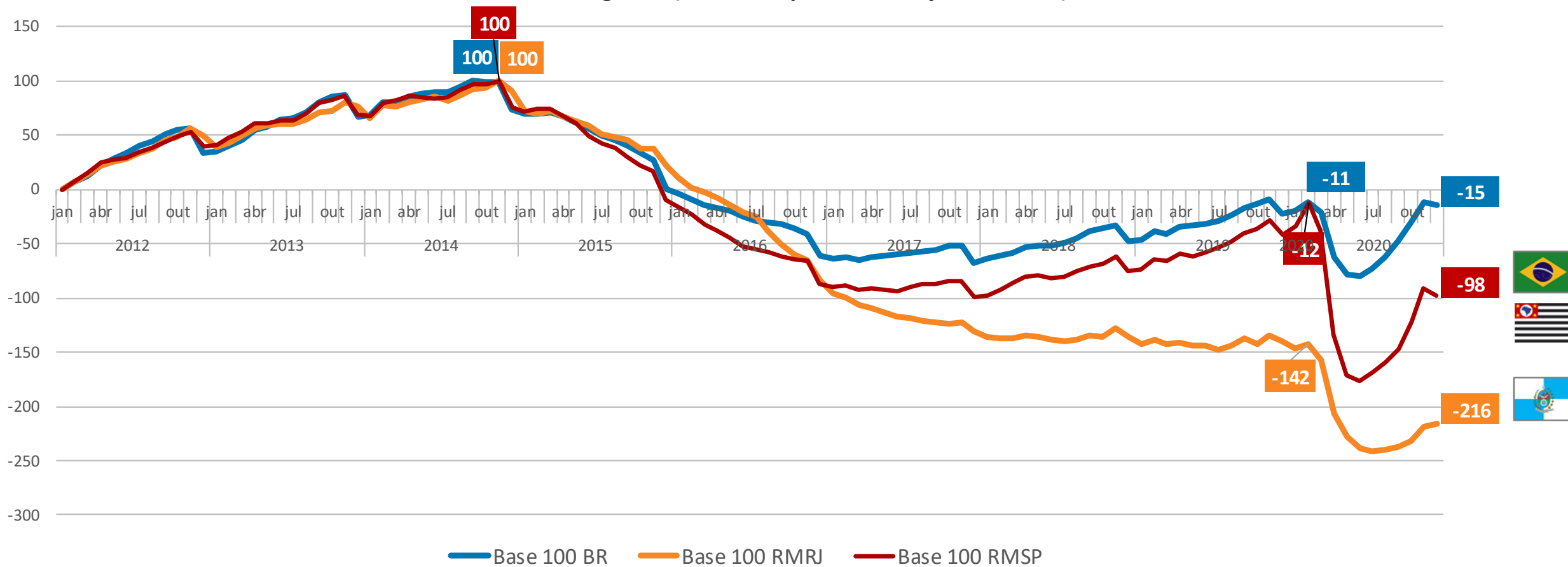


# PÓS-COVID-19

## IMPACTOS ECONÔMICOS

### Geração Acumulada de Postos de Trabalho - RMRJ x RMSP x Brasil

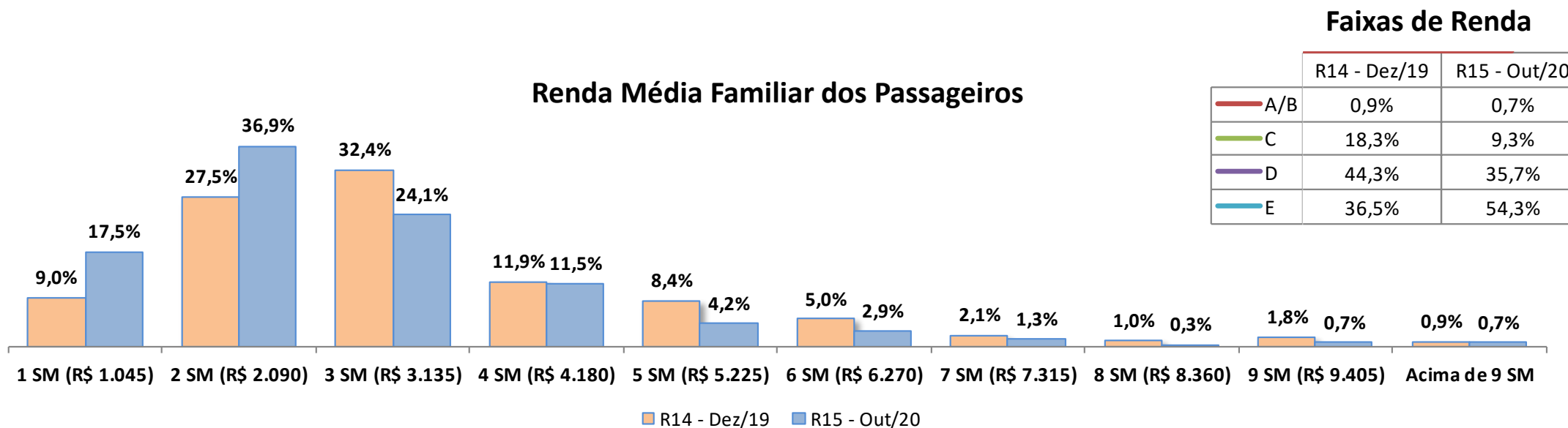
Admitidos-Desligados (Base 100 | Referência jan/2012=0)



# PÓS-COVID-19

## IMPACTOS ECONÔMICOS

- Foi observada **perda real de renda** dos passageiros da SuperVia (aumento da classe E), o que significa também uma **menor propensão ao deslocamento**;

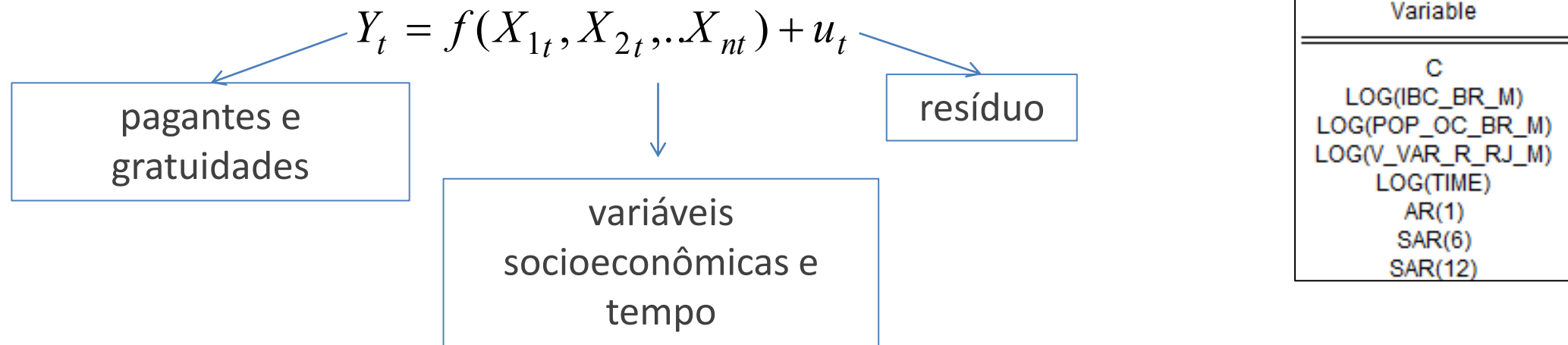


(\*) A: > 20 salários mínimos (SM) → R\$ 20.901 ou mais /// B: 10 a 20 SM → R\$ 10.451 a R\$ 20.900 /// C: 4 a 10 SM → R\$ 4.181 a R\$ 10.450  
 D: 2 a 4 SM → R\$ 2.091 a R\$ 4.180 /// E: até 2 SM → até R\$ 2.090 (Fonte: IBGE, 2020)

# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA

- A projeção da demanda futura de passageiros da SuperVia é tipicamente feita através de **modelo econométrico elaborado pela COPPE/UFRJ**, considerando aspectos econômicos e sazonalidade típica;
- O modelo utilizado é o econométrico em função de variáveis de atividades, fazendo uso do **IBC-BR (Prévia do PIB)**, **População Ocupada** e **Vendas no Varejo Restrita do Rio de Janeiro**.



# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA

- As projeções das variáveis de atividade econômica para o período foram estimadas pelos consultores da LCA - Consultoria Estratégica em Economia.

### Projeções LCA



Para mais informações sobre as séries, clique no ícone "+" à esquerda

Período	IBC-Br Brasil (2002 = 100)	Vendas do varejo Brasil (2014 = 100)		Mecado de Trabalho Brasil (PNAD)	Produção industrial RJ (2012 = 100)			Vendas do varejo RJ (2014 = 100)		PMS RJ (2014 = 100)
	Total	Restrito	Ampliado	Pop. Ocupada (milhões)	Indústria Geral	Extrativa	Indústria Transformação	Restrito	Ampliado	Volume de Serviços
jan/23	138,1	102,7	102,3	95,2	106,1	141,6	92,2	93,2	91,5	78,9
fev/23	137,9	94,9	96,3	94,5	97,9	130,7	85,0	87,5	86,0	78,1
mar/23	148,5	99,7	104,0	94,0	105,2	142,2	90,8	90,1	91,3	83,4
abr/23	145,9	95,0	98,6	94,4	102,7	143,6	86,7	87,4	87,2	82,2
mai/23	145,7	101,0	104,4	94,8	106,3	143,9	91,6	91,0	91,8	83,6
jun/23	144,0	99,4	103,3	94,9	103,1	142,3	87,8	88,3	90,2	83,2
jul/23	149,9	102,8	107,2	95,1	112,1	157,5	94,3	93,0	94,1	83,9
ago/23	150,5	106,1	109,8	95,3	113,1	156,8	95,9	96,5	97,0	85,6
set/23	145,7	101,8	105,7	95,7	105,5	143,7	90,5	90,0	92,1	82,9
out/23	149,3	107,8	110,7	96,1	112,1	148,5	97,9	94,6	96,7	84,5
nov/23	146,3	112,0	113,1	96,5	107,7	142,3	94,1	96,9	99,0	85,6
dez/23	145,4	139,8	133,7	96,5	108,1	147,7	92,6	131,8	123,9	93,7
jan/24	142,3	105,5	105,5	96,0	109,8	144,4	96,3	94,8	93,9	81,0
fev/24	142,1	97,3	99,4	95,5	101,2	133,3	88,7	88,8	88,2	80,1
mar/24	152,9	102,1	107,3	95,3	108,9	145,0	94,7	91,3	93,5	85,5
abr/24	150,1	97,3	101,6	95,7	106,2	146,5	90,5	88,6	89,3	84,5

# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA

### Equação pelo Eviews\_Frequência Mensal - PAGANTES

Dependent Variable: LOG(PAGA\_TOT)

Method: ARMA Conditional Least Squares (Marquardt - EViews legacy)

Date: 11/27/19 Time: 17:47

Sample (adjusted): 2005M02 2019M11

Included observations: 178 after adjustments

Convergence achieved after 13 iterations

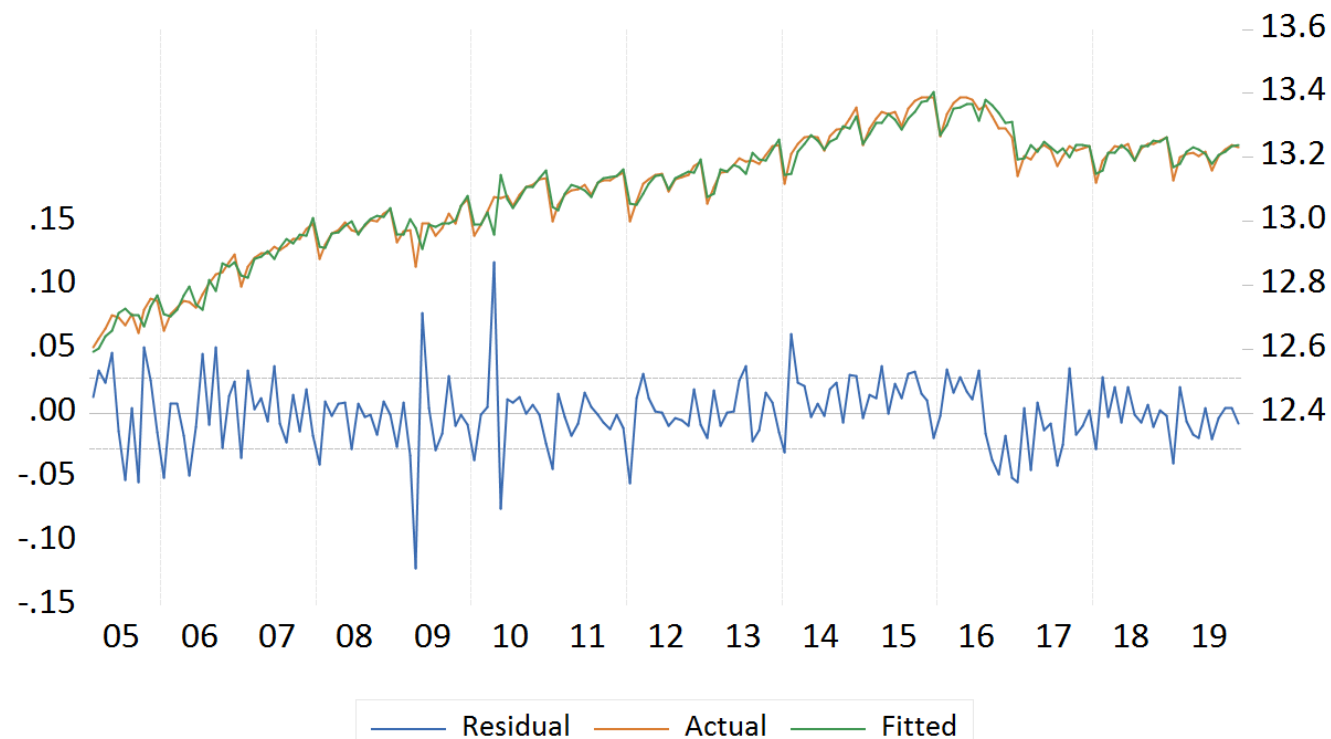
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	8.942363	2.688827	3.325749	0.0011
LOG(IBC_BR_M)	0.108364	0.085908	1.261396	0.2089
LOG(POP_OC_BR_M)	0.749641	0.585601	1.280122	0.2022
LOG(V_VAR_R_RJ_M)	0.107131	0.028569	3.749939	0.0002
LOG(TIME)	-0.020596	0.254157	-0.081038	0.9355
AR(1)	0.788747	0.044502	17.72386	0.0000
SAR(6)	0.284895	0.063978	4.453007	0.0000
SAR(12)	0.506965	0.062686	8.087406	0.0000

R-squared	0.979407	Mean dependent var	13.09296
Adjusted R-squared	0.978559	S.D. dependent var	0.190235
S.E. of regression	0.027856	Akaike info criterion	-4.279661
Sum squared resid	0.131909	Schwarz criterion	-4.136660
Log likelihood	388.8898	Hannan-Quinn criter.	-4.221670
F-statistic	1155.027	Durbin-Watson stat	2.131465
Prob(F-statistic)	0.000000		

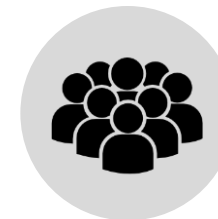
  

Inverted AR Roots	.98	.79-.46i	.79+.46i	.79
	.49+.85i	.49-.85i	-.00-.91i	-.00+.91i
	-.49+.85i	-.49-.85i	-.79-.46i	-.79+.46i
	-.98			

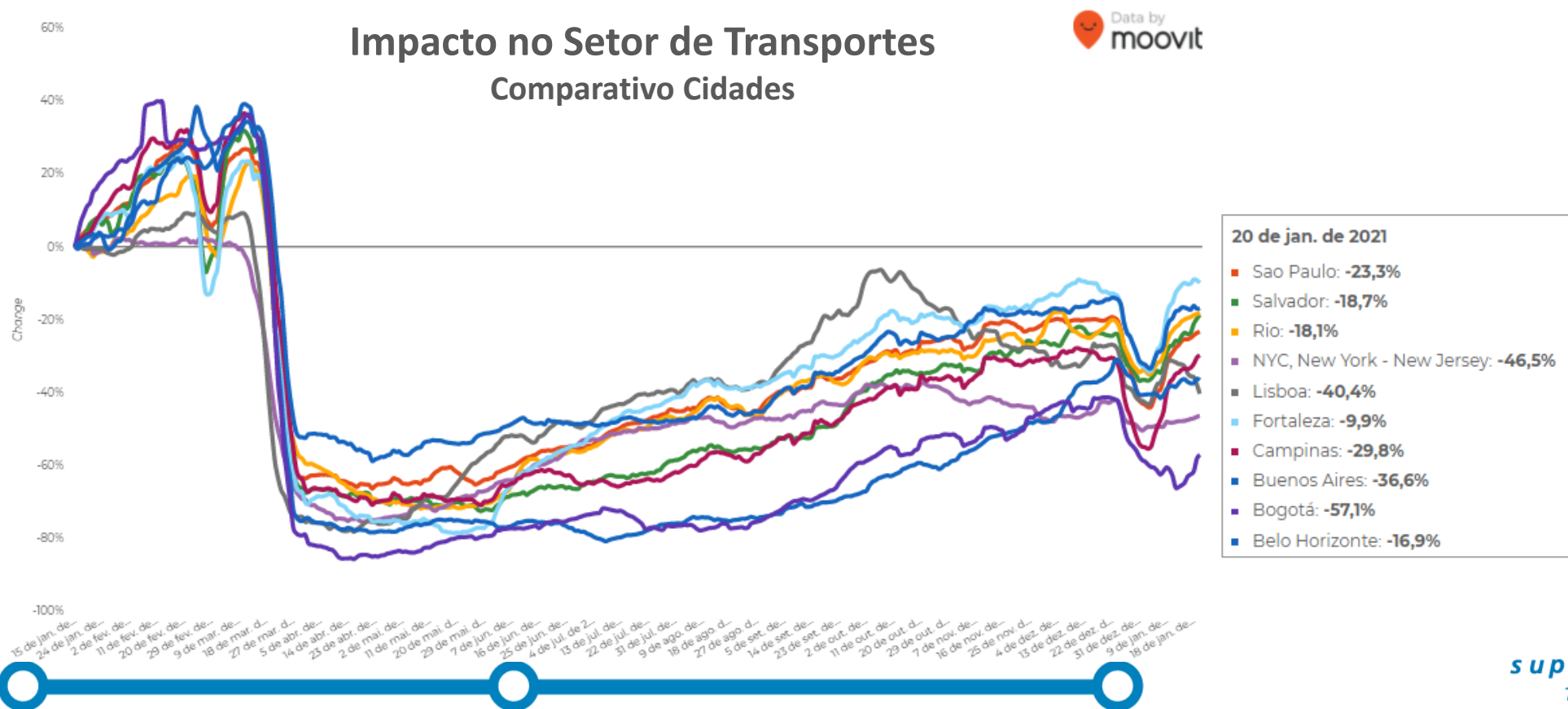


# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA



- Contudo, para o cenário de curtíssimo prazo é necessário considerar a descontinuidade temporal deste modelo, diante do **elevado impacto que o distanciamento social** teve sobre a demanda de passageiros (fatores extra-econômicos);



# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA



- Deste modo, adotou-se para o triênio 2021-2023 um ramp-up que traduz o **arrefecimento progressivo da pandemia**, partindo da demanda realizada em Setembro/2020 até convergir com o comportamento econométrico esperado para 2024;

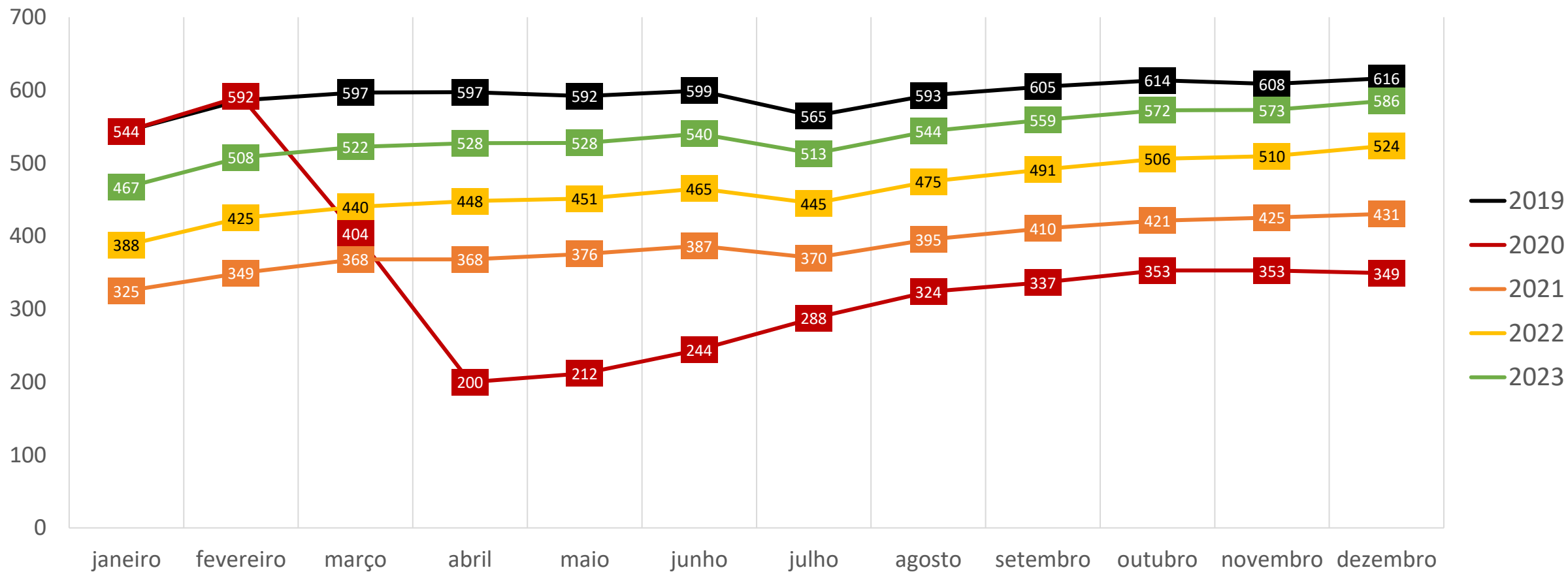
1 Ramp-up – Recuperação da curva no triênio.

2 Input dos dados no modelo econométrico - posterior a 2023

# PÓS-COVID-19

## EXPECTATIVA DE DEMANDA FUTURA

Projeção de Passageiro - Média Dias Úteis - Até 2023







**CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR**

# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

- Em meio à crise, governos de todo mundo precisaram **subsidiar fortemente** suas operações de transporte público, por meio de **aportes financeiros** que visam manter a **continuidade dos serviços para a população** mesmo em meio à queda de receita tarifária;



ESTADOS UNIDOS

O Departamento Federal de Transporte e Administração de Trânsito dos Estados Unidos (FTA) liberou um fundo de financiamento federal de US\$25 bilhões (cerca de 34% do orçamento anual das agências) para manter o transporte público coletivo em funcionamento durante a pandemia. Foram destinados US\$22,7 bilhões para grandes e pequenas áreas urbanas e US\$2,3 bilhões para áreas rurais. O FTA também estendeu por 30 dias o prazo para programas de financiamento, inclusive o de subsídios para ônibus e estações.



CANADÁ

A Associação Canadense de Transporte Público (CUTA) está buscando recursos de US\$1,2 bilhões para manter os ônibus e trens funcionando. A CUTA está pleiteando US\$400 milhões por mês para este momento de pandemia e estima que 40% dos sistemas podem exigir financiamento-ponte nos próximos meses.



ESCÓCIA

A Agência Nacional de Transportes da Escócia liberou um pacote de £\$260 milhões aos operadores de ônibus para manter seus serviços em operação. O objetivo é manter o nível financeiro de arrecadações de tarifas e o montante dos subsídios no mesmo patamar de antes dos impactos do Covid-19.



HONG KONG

O Comitê de Finanças do Conselho Legislativo aprovou o Fundo Anti-Pandemia, que fornece recursos adicionais para mitigar os impactos financeiros do Covid-19. HK\$3,23 bilhões (US\$415 milhões) foram repassados para os operadores de transporte público.



REINO UNIDO

O Departamento de Transportes liberou um pacote de financiamento de £\$167 milhões aos operadores de ônibus para manter os serviços em operação. Continuará a ser pago um programa de financiamento existente, no valor de £\$200 milhões, que ajuda as empresas a custearem gastos com combustível. £\$30 milhões do fundo de financiamento para contratação de novos serviços serão pagos às autoridades locais para manter os serviços já existentes funcionando.

# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

- No Brasil, concessões do tipo PPP mais modernas, como é o caso do Metrô Bahia e da Linha 4 do Metrô de SP contam com **mecanismos automáticos de banda de demanda**, garantindo o **equilíbrio financeiro** da concessionária mesmo com possíveis flutuações;
- Não é o caso das concessões de transporte no RJ, que possuem um modelo de contrato mais antigo (1998), no qual **o reequilíbrio ocorre apenas de forma extraordinária**.

Foto: CCR Metrô Bahia e ViaQuatro



# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

- Contudo, reconhecendo a **gravidade da situação** dos operadores de transporte público, o Governo do Estado publicou o Decreto nº 47.336 de 27/10/2020, suspendendo os compromissos financeiros das Concessionárias;

### ATO DO PODER EXECUTIVO

#### DECRETO Nº 47.336 DE 27 DE OUTUBRO DE 2020

DISPÕE SOBRE A FLEXIBILIZAÇÃO DE PRAZOS PARA CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS, EM RAZÃO DA EMERGÊNCIA DE SAÚDE PÚBLICA DE IMPORTÂNCIA INTERNACIONAL DECORRENTE DO CORONAVÍRUS, NO ÂMBITO DAS CONCESSÕES ESTADUAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS, E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, EM EXERCÍCIO, no uso das suas atribuições constitucionais e legais, e o contido no Processo nº SEI-100001/001230/2020,

#### CONSIDERANDO:

- a situação de emergência em saúde reconhecida pelo Estado do Rio de Janeiro por meio do Decreto nº 46.973, de 16 de março de 2020, e por intermédio da Lei Estadual nº 8.794, de 17 de abril de 2020, alterada pela Lei Estadual nº 9.008, de 15 de setembro de 2020, com a postergação do prazo do estado de emergência até o dia 31 de dezembro de 2020 e a dimensão da crise que se abate na mobilidade urbana no mundo;

- a redução na circulação de pessoas, com o isolamento social imposto por normativos sanitários, que teve início com o Decreto Estadual nº 46.980, de 19 de março de 2020, sendo publicados vários outros regulamentos com o intuito de atualizar as medidas de enfrentamento da propagação da Covid-19 decorrente do novo Coronavírus, e que atualmente encontra-se vigente o Decreto Estadual nº 47.287, de 18 de setembro de 2020;

#### Considerando:

- a situação de emergência em saúde reconhecida pelo Estado do Rio de Janeiro por meio do Decreto nº 46.973, de 16 de março de 2020 [...] e a dimensão da **crise que se abate na mobilidade urbana** no mundo;
- a **redução na circulação de pessoas**, com o isolamento social imposto por normativos sanitários [...];
- as **medidas de restrição** relacionadas ao transporte público intermunicipal aquaviário, metroviário e ferroviário estabelecidas no Decreto nº 47.128 de 19 de junho de 2020 [...];
- o disposto nas Deliberações Internas CODIR nº 11, de 9 de julho de 2020, e nº 14, de 22 de julho de 2020, da AGETRANSP, por meio das quais o Poder Concedente, Estado do Rio de Janeiro, foi notificado a adotar efetivas providências para assegurar a continuidade do transporte ferroviário e metroviário de passageiros, respectivamente, em razão do **comprometimento dos fluxos de caixa** que põem em risco a viabilidade das operações;

# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

Considerando (continuação):

- o disposto nas supracitadas Deliberações Internas CODIR, da AGETRANSP, por meio das quais os operadores de transporte foram notificados a se **absterem de interromper os serviços públicos essenciais de transporte** ferroviário e metroviário de passageiros, respectivamente;
- o disposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nas Resoluções nº 5.879, de 26 de março de 2020, nº 5.892, de 26 de maio de 2020, e nº 5.909, de 22 de setembro de 2020, em **casos semelhantes**;
- a **essencialidade** da prestação do serviço de transporte público de passageiros para a população fluminense;
- a prestação de serviço de transporte público de passageiros **não poder sofrer solução de continuidade**;
- o **impacto direto e notório** das restrições impostas pela emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus na demanda pelos serviços estaduais de transporte público de passageiros prestados pelos operadores de transportes;
- as prioridades de atuação do Comitê Administrativo Extraordinário de Transportes - COVID19, estabelecidas no Decreto nº 47.212, de 12 de agosto de 2020; e
- as recomendações do referido Comitê, exaradas em sua reunião de 28 de setembro de 2020, no sentido de **ser necessária a flexibilização de prazos** para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito das concessões estaduais de transporte público de passageiros, que impôs significativas perdas financeiras aos operadores de transportes;

# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

[...]

Art. 1º Ficam **suspensas as seguintes obrigações contratuais** dos operadores de transporte público de passageiros em razão do impacto da pandemia do COVID-19 (Novo Coronavírus):

I - pagamento de multas e de outorgas ao Poder Concedente; e

II - cumprimento de **obrigações de investimento**, envolvendo sua efetiva implementação ou comprovação.

Parágrafo único. Os marcos temporais para delimitação do prazo de suspensão das obrigações referidas no art. 1º, são os seguintes:

I - início: 16 de março de 2020, data de edição do Decreto Estadual nº 46.973, que reconheceu a existência de situação de emergência em saúde no Estado;

II - término: 12 (doze) meses a contar de 31 de dezembro de 2020, **data do término do estado de calamidade**, na formado do Decreto Estadual nº 47.246, de 01 de setembro de 2020.

[...]

- Nos termos do Decreto nº 47.428, de 29 de dezembro de 2020, foi prorrogado o prazo do estado de calamidade pública no Estado do Rio de Janeiro até o dia 1º de julho de 2021. Desse modo, nos termos do art. 1º, II, do Decreto nº 47.336, há consequente **prorrogação do término do prazo de suspensão das obrigações contratuais até o dia 1º de julho de 2022.**

# PÓS-COVID-19

## CONTRAMEDIDAS DE APOIO AO SETOR

- Além disso, encontra-se **em tramitação no âmbito federal** o PL 3364/20, que dispõe sobre o **repasse de recursos**, a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19;





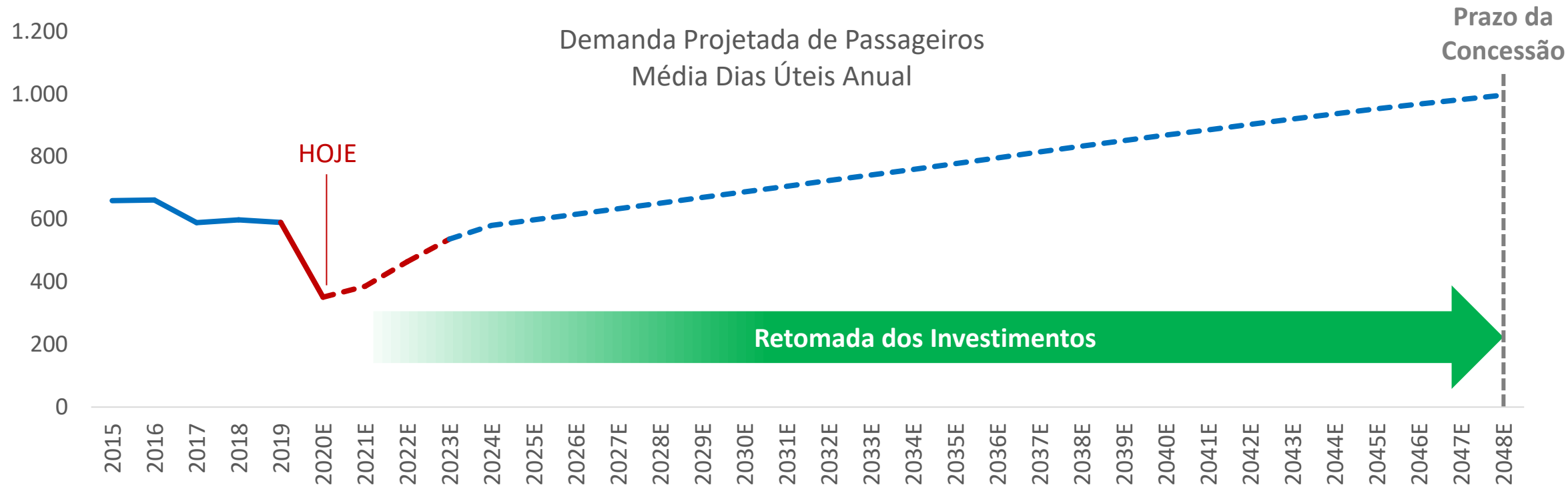
## CONCLUSÕES



# PÓS-COVID-19

## CONCLUSÕES

- No caso da SuperVia, com a inexistência de qualquer tipo de auxílio até o momento, a expectativa é que a **capacidade de investimentos** seja retomada apenas com a recuperação gradual de demanda ao longo dos meses/anos;



# PÓS-COVID-19

## CONCLUSÕES

Considerando:

- Que desde 14/03/2020 até o dia 21/01/2021 já foi observada uma **perda total de 72.375.443 passageiros** transportados pela SuperVia devido à pandemia da COVID-19;
- A **potencialidade de uma 3ª e nova onda de casos de COVID-19** em virtude das novas cepas do vírus identificadas no país;
- Que esta redução expressiva de receitas tarifárias **não foi acompanhada** por redução equivalente dos custos operacionais, devido à necessidade de distanciamento social imposta pela pandemia (menores taxas de ocupação dos trens);
- A **ausência de contramedidas de apoio** ao setor de transporte público de passageiros pelo Poder Público, **além das barreiras impostas pelo modelo contratual** para a breve recomposição e reequilíbrio do Contrato de Concessão.
- A necessidade de **preservar a continuidade da adequada prestação dos serviços à população.**

# PÓS-COVID-19

## CONCLUSÕES

- Em linha com o reconhecido pelo Estado do Rio de Janeiro por meio do Decreto nº 47.336/20, se faz necessário **aguardar o real ritmo de arrefecimento da pandemia** (considerando a vacinação que já se encontra em curso) e a conseqüente recuperação da demanda de passageiros da SuperVia, para que se dê início a avaliação e elaboração de novo cronograma de investimentos;
- O cronograma deverá levar em consideração a **retomada do equilíbrio econômico-financeiro** da concessão, assim como a **saúde financeira da SuperVia** para que sejam fixados prazos efetivos para o cumprimento das obrigações a serem firmadas no bojo do TAC;
- Contudo, é possível que as atividades e execução do cronograma dos trabalhos sejam escalonados em função do **retorno progressivo da capacidade financeira** da empresa (levantamentos, projetos, etc.).



*supervia*   
*Trens Urbanos*