

A presidente da Associação Comercial
do Rio de Janeiro - ACRJ, **Angela Costa**
convida para



ACRJ

WEBINAR
MOBILIDADE URBANA EM TEMPOS DE PANDEMIA
CORREDOR FERROVIÁRIO DO AGRONEGÓCIO

Secretário DELMO PINHO
Secretário de Estado de Transportes

07 DE ABRIL DE 2021, QUARTA-FEIRA, ÀS 10 HORAS

[CLIQUE AQUI PARA PARTICIPAR DO WEBINAR](#)

INFORMAÇÕES: (21) 2514-1203 | cecilia@acrj.org.br



Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

WEBINAR ACRJ

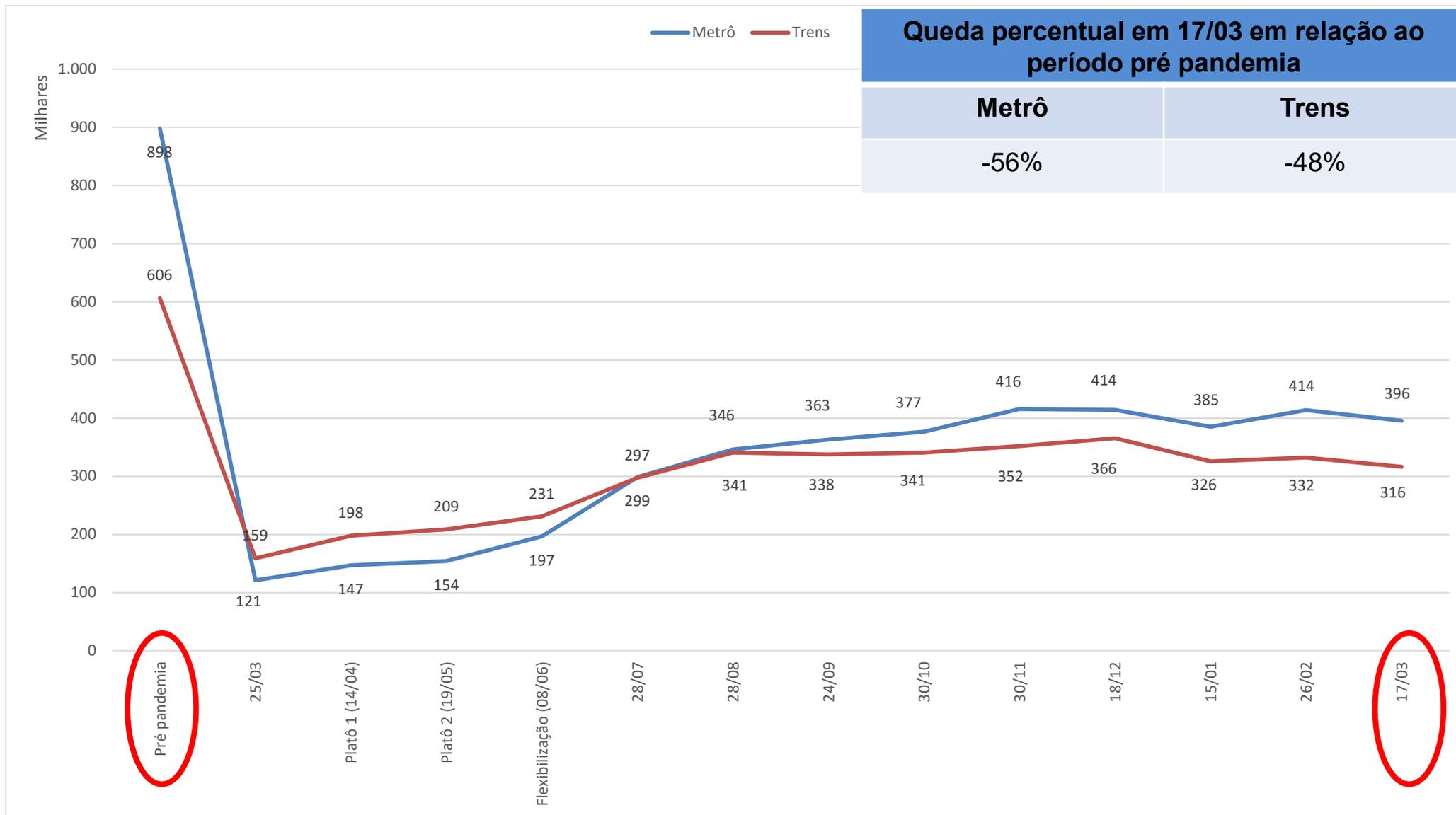
Parte 1 - Mobilidade Urbana em Tempos de Pandemia



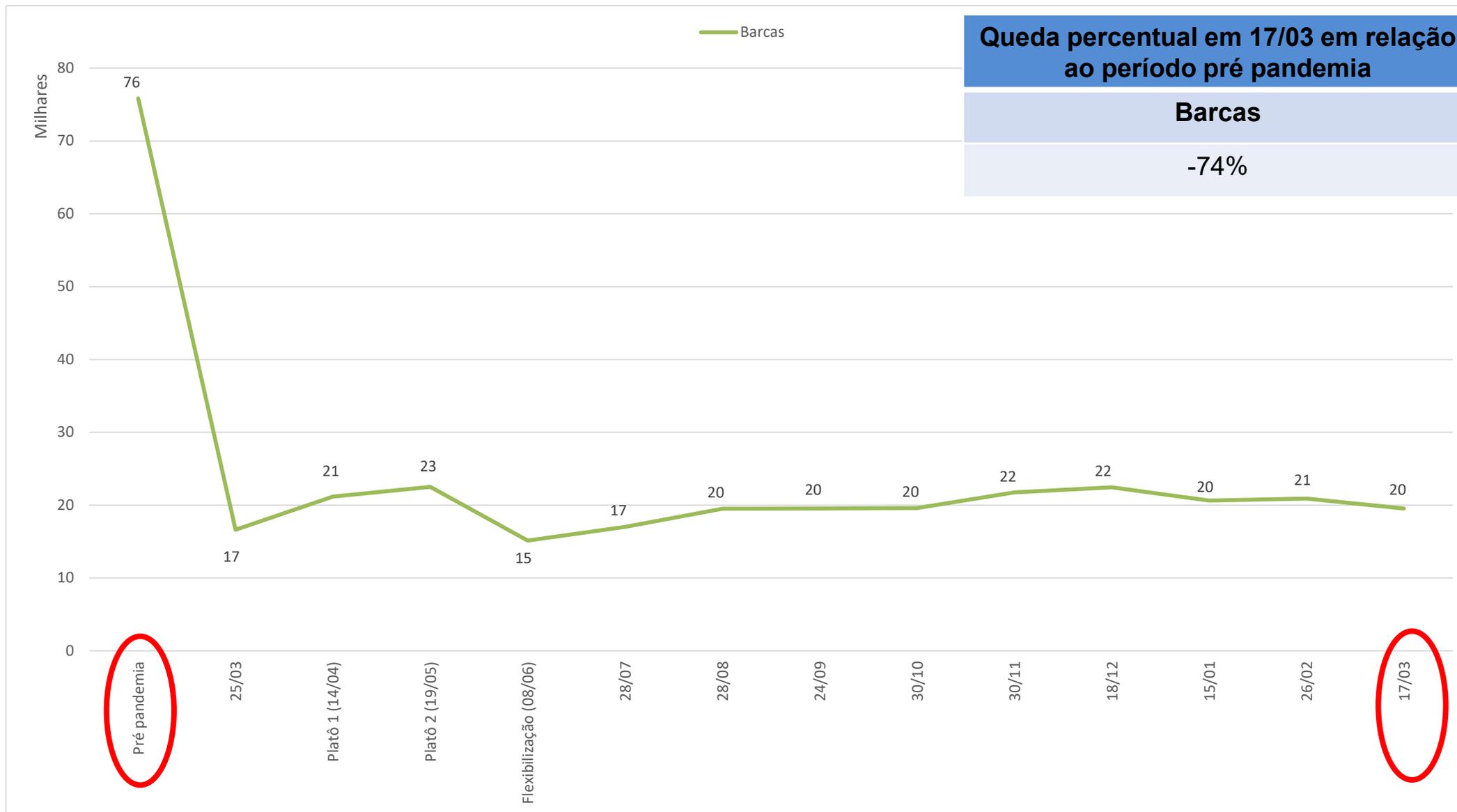
07/04/2021



Demanda de Passageiros: Metrô e Trens

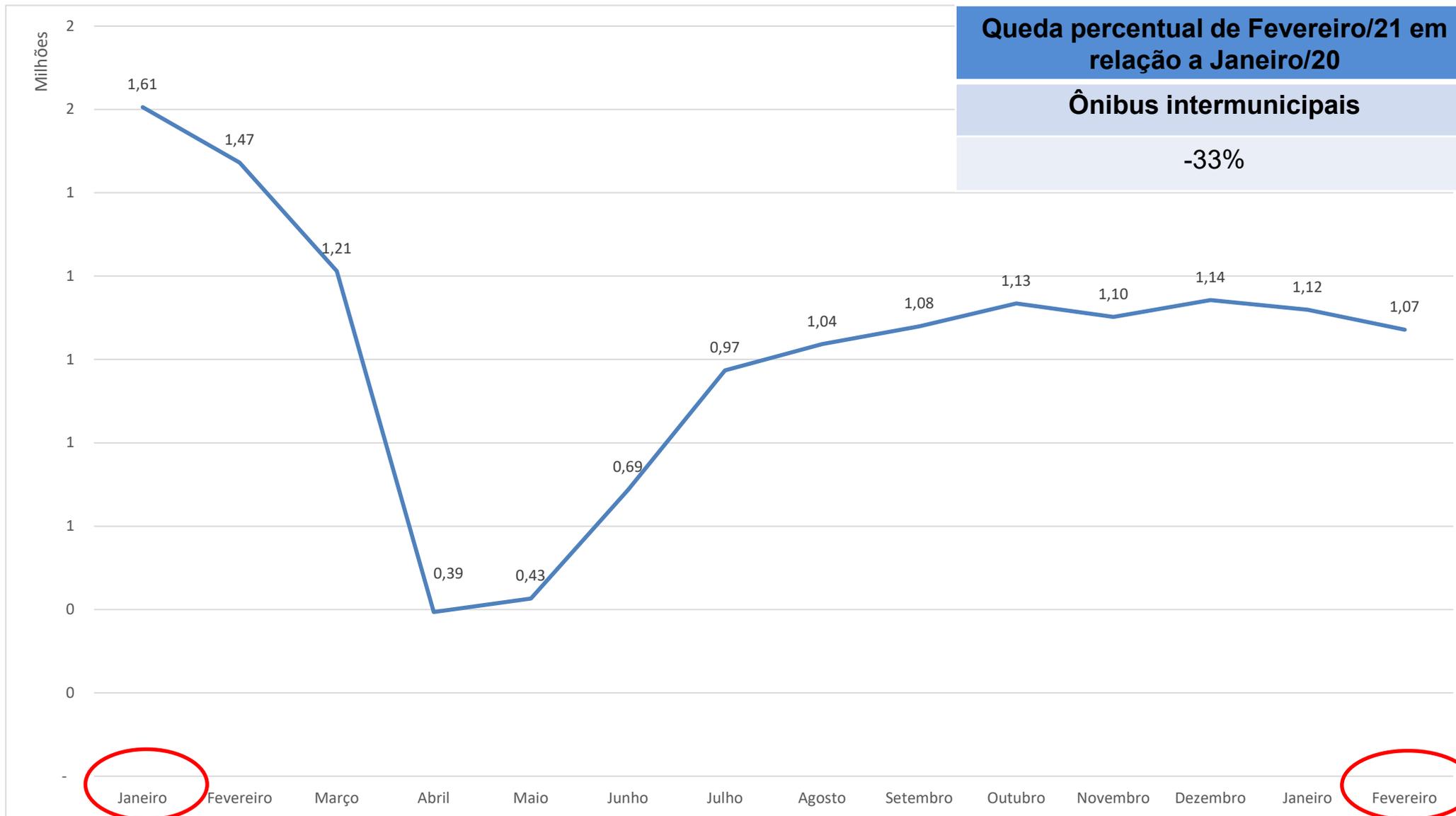


Demanda de Passageiros: Barcas





Demanda dos ônibus intermunicipais na RMRJ



I) Contrato de Concessão: Reajuste anual Trens e Metrô: IGP-M

Trens: 24, 57% → Autorizada: R\$ 5,90 → **Negociada temporária R\$ 5,00**

Metrô: 25,71% → Autorizada: R\$ 6,30 → **Em negociação**

II) Contrato de Concessão: Reajuste anual Barcas: IPCA

Barcas: 5,37% → Autorizada: R\$ 6,90.

Praticada para usuários do BUI: R\$

III) Permissão: Reajuste anual Rodoviário Intermunicipal: Base GEIPOT ajustado

Ônibus Intermunicipais: 18,51% → R\$ 4,80 → **Em negociação**

Um diagrama simples ilustra o tradicional “círculo vicioso” do transporte urbano na RMRJ...



Em 2020 vem a Pandemia

- A demanda de transporte público cai vertiginosamente de 30 a 50% do que era antes da pandemia
- Muitas empresas permitem trabalhar a partir de casa virtualmente. Há uma explosão de reuniões virtuais que passam a ser a norma.
- O emprego presencial formal e informal cai bruscamente
- O apoio financeiro governamental às empresas de transporte que têm de manter oferta mínima não chega (que é o caso das do Rio). Elas têm que reduzir pessoal causando mais desemprego e cortando na manutenção normal
- Empresas localizadas em pólos importantes e caros começam a pensar em vender seus escritórios ou reduzi-los mudando o “uso do solo”.
- Quem vivia em bairros caros próximo de empregos e começou trabalho virtual mudou-se para subúrbio onde aluguel é mais barato

Quanto disto será permanente e quanto voltará a ser o mesmo? Será isto o novo normal?

AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO: CADA VEZ MAIS NECESSÁRIA

- ▶ Coordenação entre diferentes níveis de governo na formulação e implementação de políticas de transporte e projetos metropolitanos

PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO, USO DO SOLO, QUALIDADE DO AR E SUSTENTABILIDADE: ENFASIS NAS MUDANÇAS DO USO DO SOLO E INTEGRAÇÃO MODAL

- ▶ Planificação do transporte urbano e uso do solo, programas de qualidade do ar, e políticas tanto de oferta como de demanda. *DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE*: avaliação e seleção de projectos. Preparação de bons anteprojectos e projectos básicos e avançados. Políticas de Transporte

FONTE DE FINANCIAMENTO PARA GARANTIR SUSTENTABILIDADE A LONGO PRAZO E SITUAÇÕES EMERGENCIAIS

- ▶ Contratos PPP com bons incentivos e regulação
- ▶ Receitas Extra-Operacionais
- ▶ Operações Urbanas Consorciadas
- ▶ Publicidade e Aluguéis de uso das vias

PARTICIPAÇÃO PRIVADA: PROGRESSO DO SETOR PRIVADO (COM MELHORES GARANTIAS DE PAGAMENTO)

- ▶ Participação Privada, traz eficiência se bem regulada e substitui a falta de capital para investimentos
- ▶ Concorrência e autoridade regulatória

Estratégias para a reformulação da Mobilidade Urbana Metropolitana/RJ





Boletim dos Transportes

Em abril será lançado o Boletim dos Transportes:



Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

Webinar ACRJ

Parte 2 - Logística de Cargas



Nos próximos 2 anos o Estado do RJ e suas fronteiras será a região do país onde ocorrerá o maior conjunto de concessões federais e estaduais de transportes (rodovias, ferrovias, aeroportos e sistemas de transporte público de passageiros).

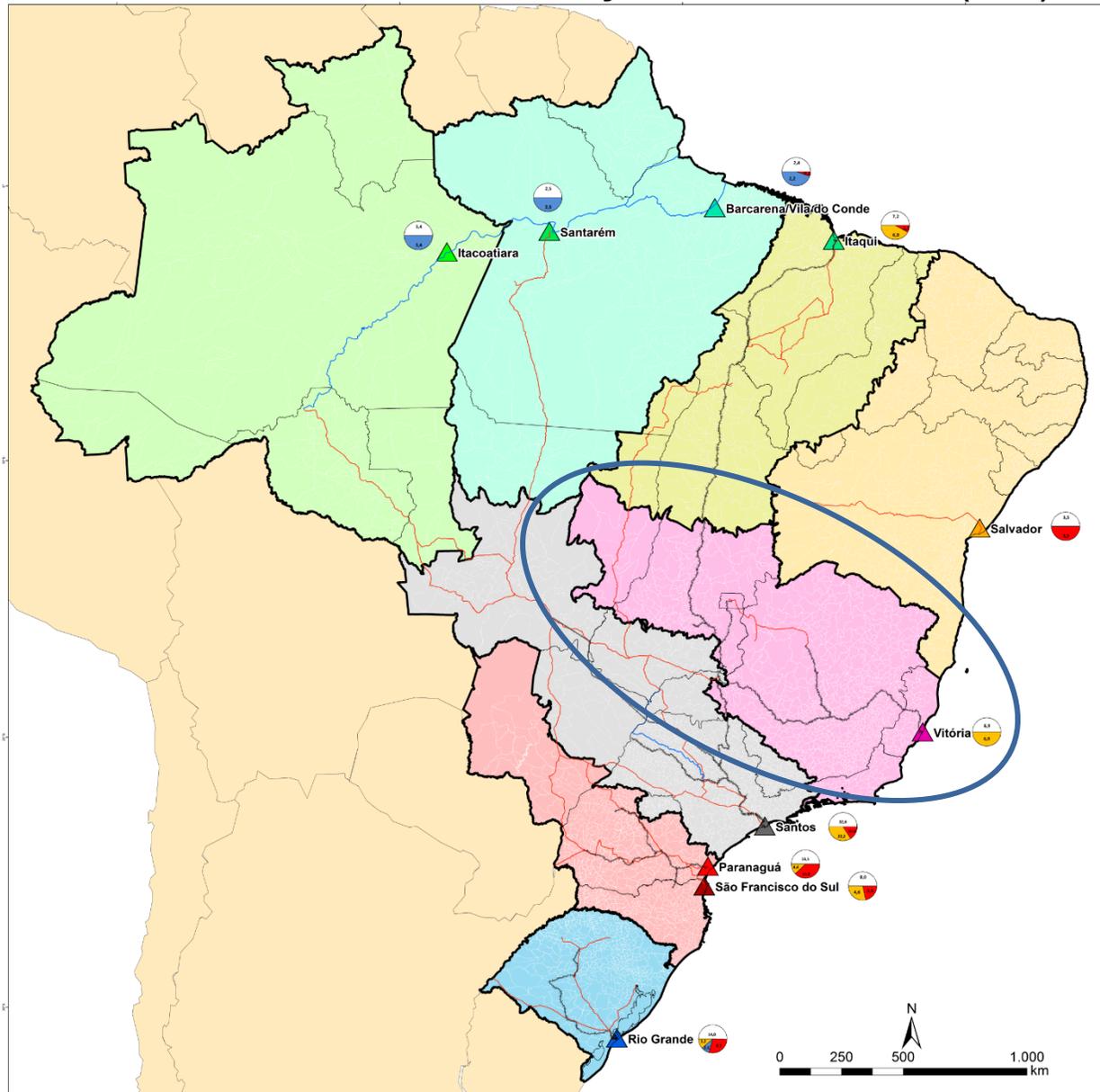
O investimento privado vai irrigar a economia fluminense

Será o momento do Rio de Janeiro!

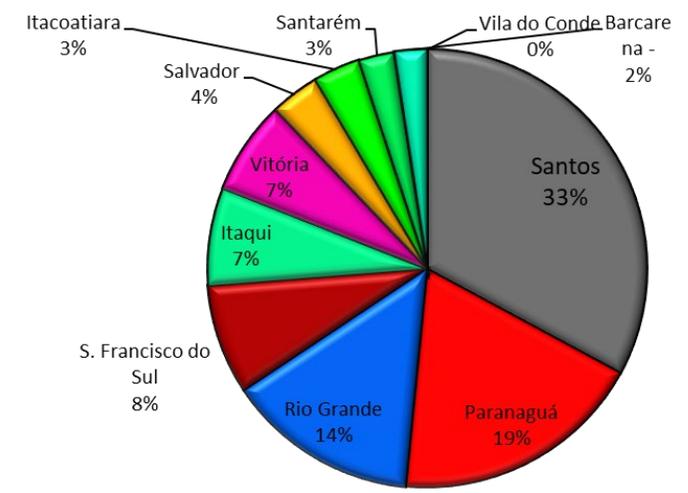
- ✓ O Rio de Janeiro foi o grande laboratório inicial das Concessões Rodoviárias Federais, com 4 das 5 rodovias da 1ª Etapa/1994. A nova Concessão da Ponte Rio-Niterói ocorreu em 2015, com deságio de 36,67%. Novas concessões estão em andamento.
- ✓ As duas ferrovias que atravessam o Estado estão em processo de prorrogação antecipada.
- ✓ Os Aeroportos Santos Dumont e Jacarepaguá estão em estudo para concessão.

O que fazer para melhor aproveitar esta oportunidade?

2.1. Novo Corredor do Agronegócio – Embrapa bacias logísticas 2015



Participação dos portos nas exportações de soja e milho – Safra 2015

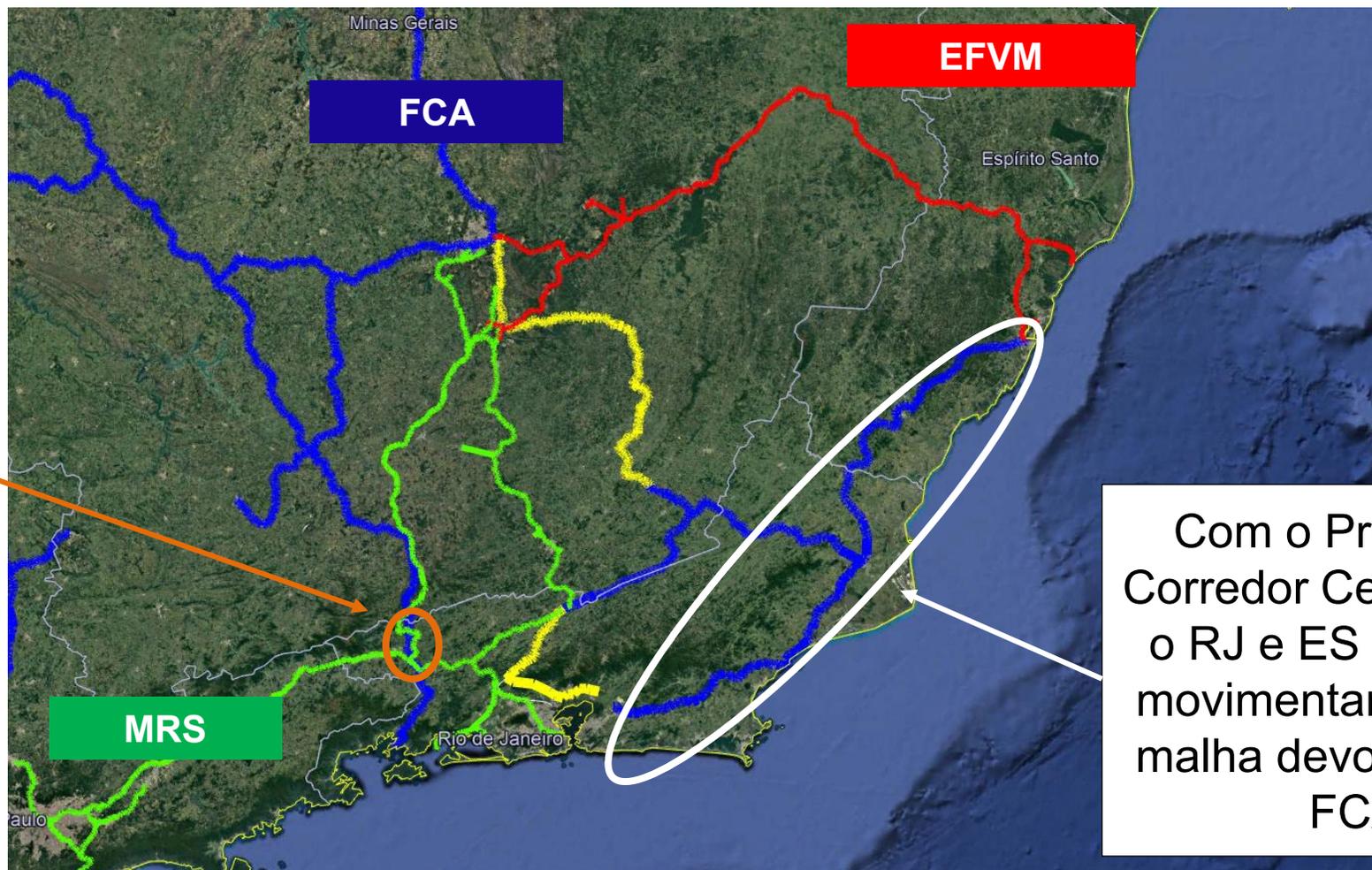


Vitória

Santos

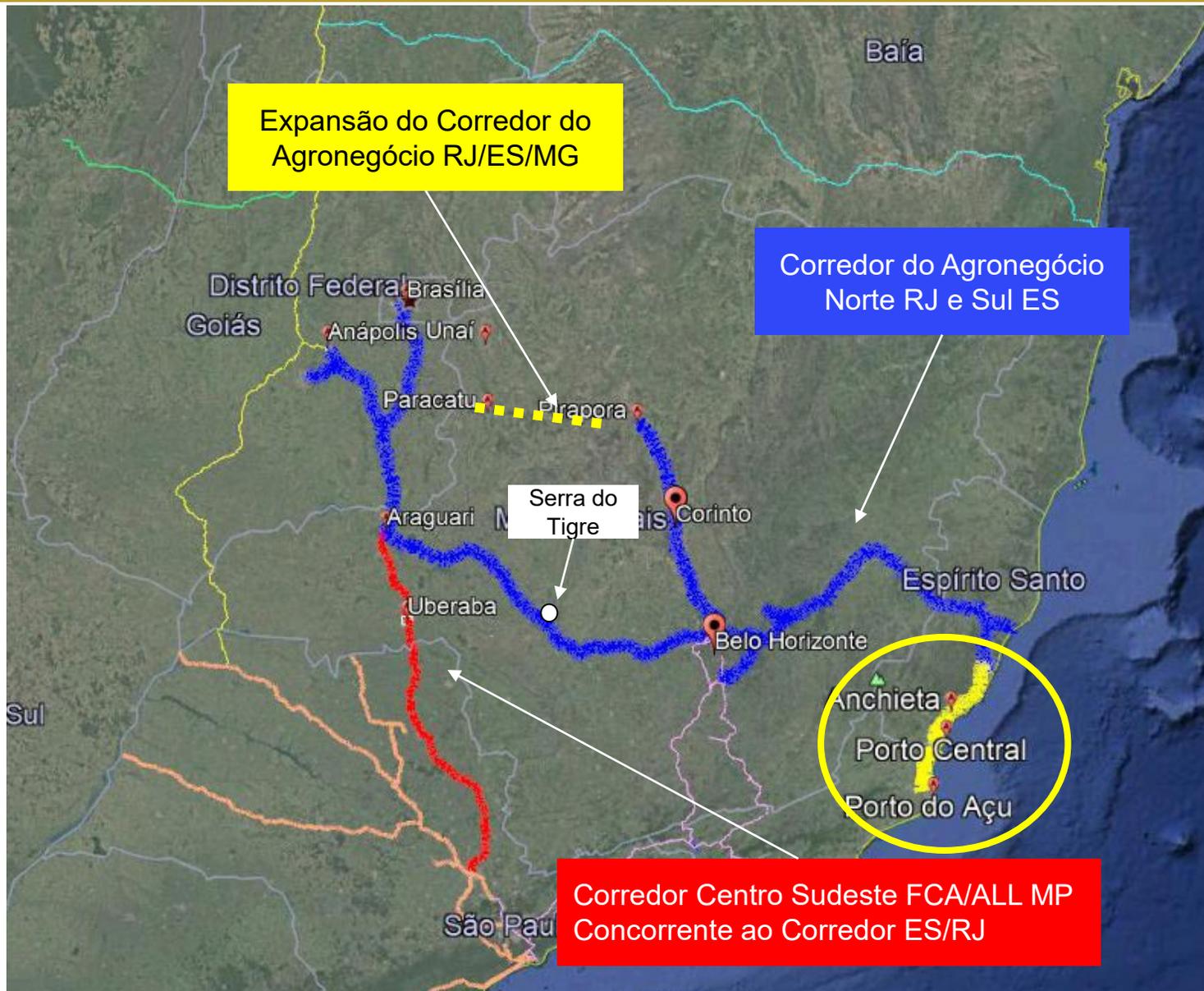
O processo de Renovação Antecipada é uma oportunidade para ampliar o uso das ferrovias no transporte de cargas do agronegócio e abre boas perspectivas de desenvolvimento para o RJ e ES.

Com a prorrogação pura e simples este será o trecho restante da malha da FCA no RJ e ES

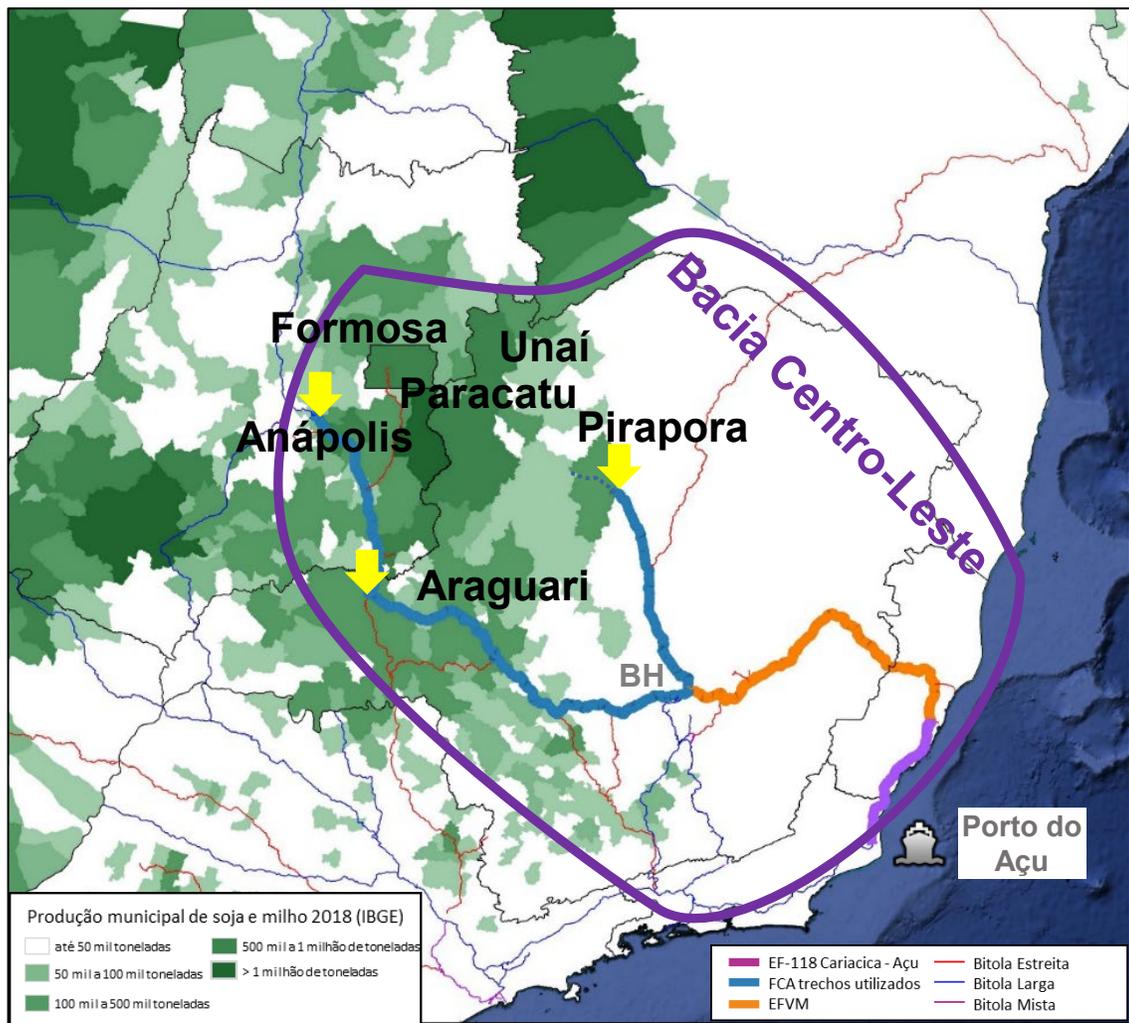


Com o Projeto do Corredor Centro Leste o RJ e ES voltam a movimentar carga na malha devolvida pela FCA

Trecho inicial da EF 118 – O Corredor do Agronegócio



Trecho 1: 80 km - Implantação Vale
Trecho 2: 160 km – Implantação indenização FCA + outros



Projeção PNL (2016) com a oferta logística atual (10^3 t)

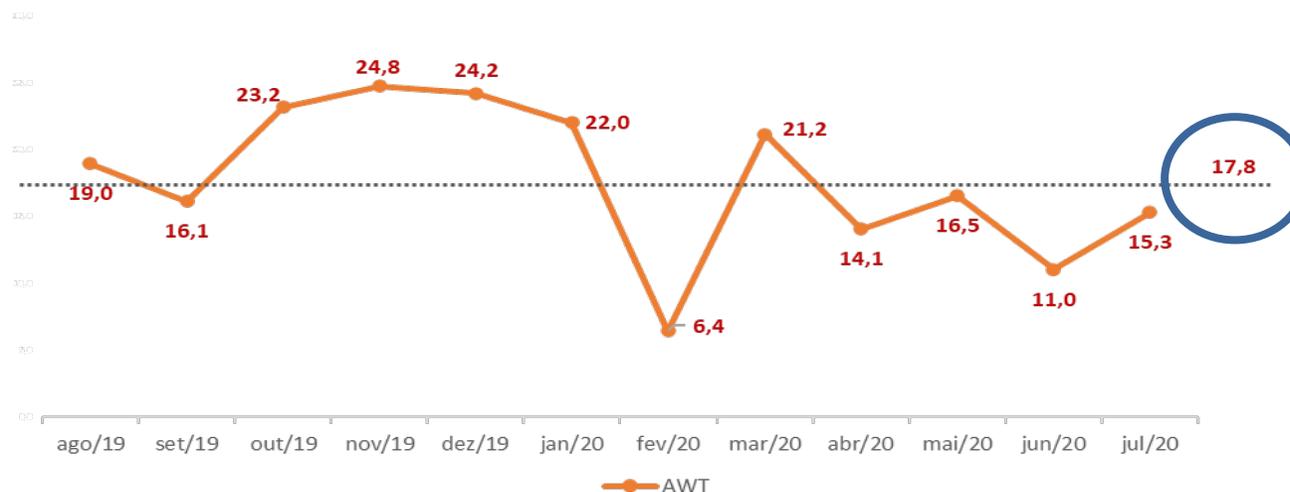
Prod. Grãos (soja/milho)	2020	2025	2030	2035
Total Exportação	5.736	7.383	8.522	9.773
Total Produção	11.362	13.984	16.260	18.770

Renovação da FCA: Demanda de Grãos e Fertilizantes

Agronegócio	Ano	2018	2023	2028	2033	2048	2053	2056
Total		7,91	7,17	7,75	7,79	7,9	7,94	7,97

A logística atual de escoamento é deficiente e limita o desenvolvimento do agronegócio do Noroeste de MG (Unaí/Paracatu) e do Leste de Goiás

AWT TPD3 Vitória – Soja e Milho
SAFRA 2019/2020 (em dias)



Fonte: Wilson Sons Data-base 2019/2020

¹Razão entre volume movimentado de agosto de 2019 a Julho de 2020, com a capacidade de movimentação informada pela EFVM no processo de renovação antecipada da EFVM

TPD3 Porto de Tubarão/Vitória

- O tempo de sobre-estadia (demurrage) dos navios agrícolas no Porto de Tubarão/Vitória de **17,8 dias**, implica em altos custos para o escoamento da safra, reduzindo a competitividade de extensa área de MG e GO;
- A alta utilização do TPD3 no Porto de Tubarão/Vitória (81%¹), “empurra” carregamentos para o Porto de Santos, encarecendo o frete.

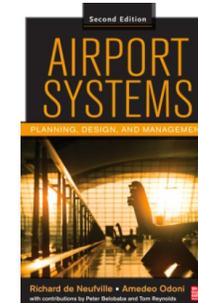
PERÍODO	EVENTO	AÇÃO DO GOVERNO FEDERAL	AÇÃO DOS ESTADOS
2008	Alteração do PL SNV	PL SNV	Inclusão da EF-118/EF-354
2009-2011	Estudo de reativação EF-103/ EF-118		Em parceria com VALE elaborou Estudo de reativação da EF-103/ EF-118
2011	Estudo de capacidade da MRS		Elaboração do Estudo para aumentar capacidade MRS
2012	PIL I	Lançamento PIL I incluindo a Rio-Vitória (634 km - U\$3 bi), com Modelo Horizontal de Concessão	
2013	Tomada de Subsídios Rio-Vitória	Conclusão dos Estudos da Rio-Vitória (557 km - R\$ 3,7 bi)- ANTT/Vale	Assinatura do Protocolo de Intenções RJ/ES e defesa da ferrovia nas Audiências Públicas
2014	Projeto de Engenharia Rio-Vitória		Entrega RJ/ES do Projeto de Engenharia (572 km - R\$ 7,8 bi com BDI), Estudo de Demanda e Modelagem Horizontal
2015	PIL II	Lançamento do PIL II (Rio-Vitória R\$ 7,8 bi – 572 km de extensão)	Apresentação e defesa do Projeto de Engenharia
	Audiência Pública Rio-Vitória	Brasília, Vitória, Rio, Campos	
2016	Modelagem econômica e financeira horizontal da Rio-Vitória	Solicita envio de (i) revisão dos estudos de Engenharia para investimento de R\$ 5,5 bi, (ii) Estudo Demanda padrão TCU e (iii) modelagem econômico-financeira com implantação por fases	Entrega modelo horizontal, considerando redução de investimento para R\$ 5,5 bi, com BDI, (ii) análise jurídica dos modelos concessórios, (iii) avaliação de demanda e (iv) minutas contratuais para futura licitação
	Publicação Audiência Pública	Publicação dos resultados	Elaborado relatório base das respostas
	Projeto Engenharia revisado Criação do Programa PPI	Publicação do PPI com retorno do modelo de concessão das ferrovias para Vertical	Elaboração e entrega do Projeto de Engenharia atendendo às novas diretrizes ANTT
2017 / 2018	Estudo de Demanda LabTrans	Pedido de Ajustes no Projeto de Engenharia Qualificada no PPI em julho/2018	Entrega do Estudo de Demanda realizado pelo LabTrans, padrão TCU, conforme solicitado
2019 / Nov	Revisão do Estudo de Demanda e Modelagem Econômico-financeira	Receber Projeto de Engenharia e modelagem econômico-financeira – falta aprovar	Entrega à EPL do projeto básico revisado, modelagem econômico-financeira, modelo vertical e faseamento
2020/Mar	Complementação dos estudos com trem de passageiros	Receber Projeto de Engenharia e modelagem econômico-financeira – falta aprovar	Entrega ao MINFRA/SNTT o PB completo, incluindo o trem de passageiros

Os aeroportos **Galeão** e **Santos Dumont** fazem parte de um **Sistema Multiaeroporto (SMA)**, por se tratarem de um conjunto de aeroportos significativos que servem o transporte aéreo comercial em uma região metropolitana, compartilhando uma mesma área de influência (**SMA RIO**).



Sistemas Multi Aeroporto como **GIG-SDU**, precisam de **30-35 MM** de passageiros por ano para funcionar de forma eficiente sem algum tipo de coordenação.

“A falta de entendimento do modo em que sistemas multiaeroporto se comportam já levou a falhas embaraçosas e com grandes prejuízos”



O Galeão e o Hub Aéreo Internacional do Rio



R\$ **2,4** bi
INVESTIDOS DESDE 2014

21,7 mil
EMPREGOS DIRETOS

R\$ **2,9** bi
EM APORTES DE OUTORGA

R\$ **6,6** bi
RECEITA BRUTA GERADA NO
SITIO AEROPORTUARIO

R\$ **29,2** bi
VALOR DAS IMP / EXP
ATRAVES DO RIO GALEAO

O melhor
concessionário
o
aeroportuário
do mundo é a
3 anos o
controlador da
concessão do
Galeão

- ✓ A Portaria nº. 187/DGAC/2005, emitida pelo então Departamento de Aviação Civil, órgão do COMAER, estabelecia vocações, limitações e proibições para os aeroportos do Rio de Janeiro. Em 2009 a Portaria ANAC 75/2009 revoga a Portaria DGAC 187/2005.
- ✓ A partir do desenvolvimento descoordenado do Santos Dumont, o crescimento da demanda aérea na TMA Rio fica muito aquém daquela verificada na maioria de seus concorrentes. O Rio perdeu participação significativa no mercado aéreo nacional para outras áreas metropolitanas de aeroporto único ou mesmo onde os SMAs já estão coordenados (Belo Horizonte / Confins) ou tem demanda suficiente para permitir crescimento descoordenado (Guarulhos/Congonhas/Campinas).

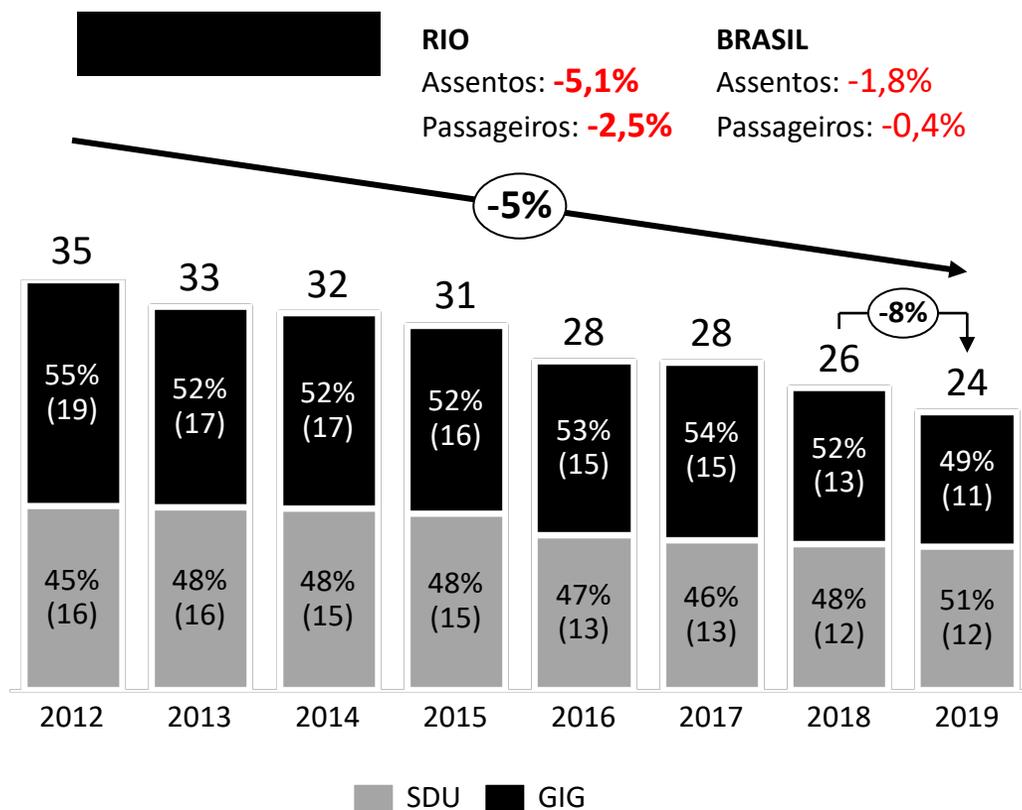


Gráfico 1 – Queda da oferta doméstica no RJ (milhões de assentos) – Fonte: Dados IATA.

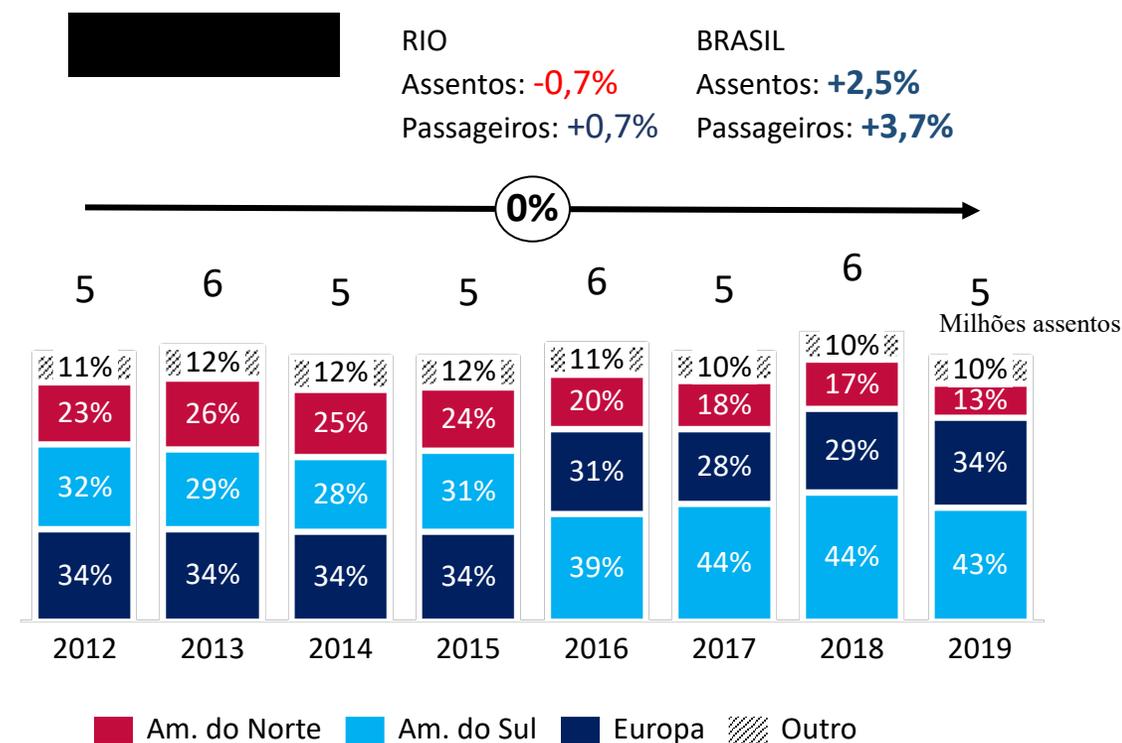
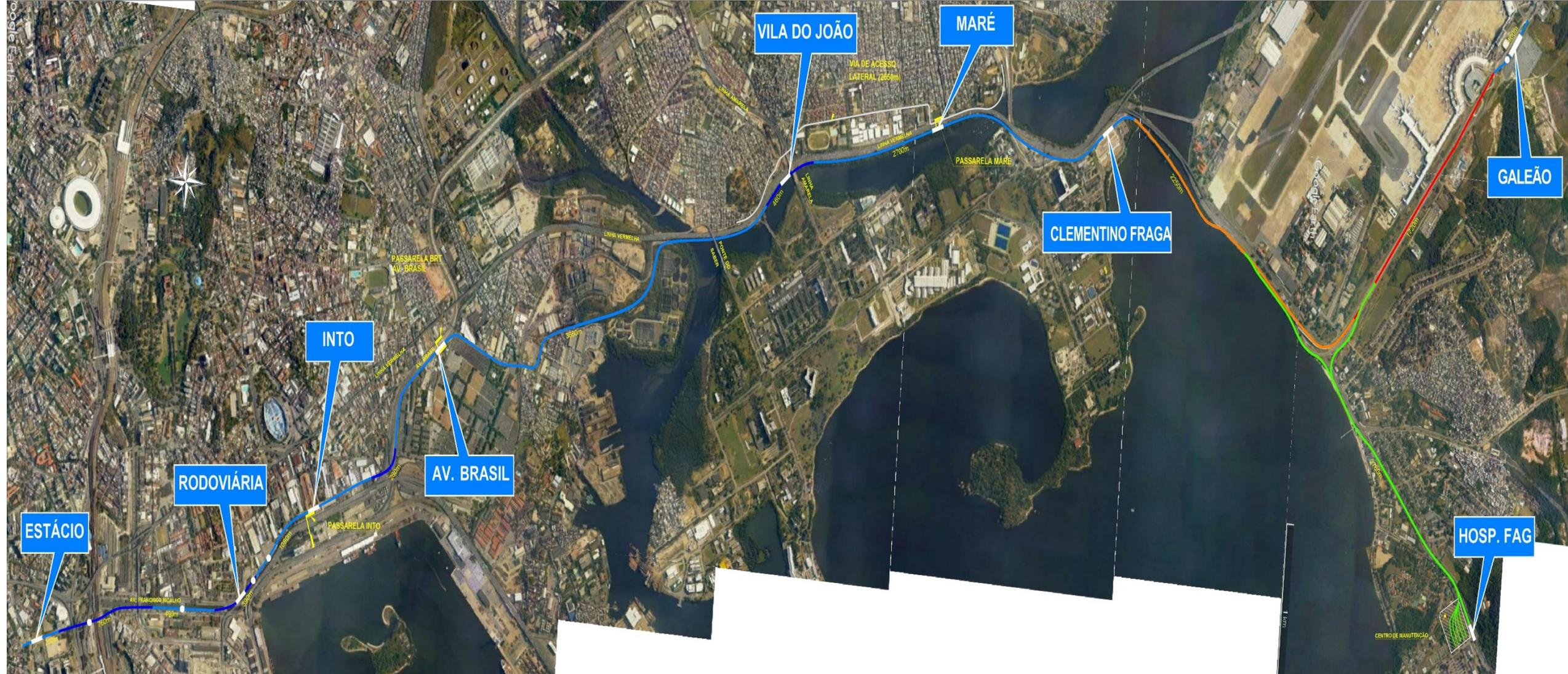


Gráfico 2 – Estagnação da oferta internacional no RJ (milhões de assentos) – Fonte: Dados IATA.

Prioridade: Estruturar PPP com base nas outorgas do Galeão



Extensão até o Galeão: **15,2 KM**

Futuro: Expansão para a Ilha do Governador:



O que pode ser feito para assegurar que o Rio reconstrua sua conectividade aérea doméstica e internacional o mais rápido possível e conquiste os benefícios econômicos de ser um hub e gateway internacional?

- 1 Aumento da segurança e da fluidez nas Linha Vermelha e Linha Amarela
- 2 Adequar a legislação estadual do ICMS sobre Querosene de Av
- 3 Definir usos dos aeroportos e Limitar a operação do SDU
- 4 Acesso sob trilhos ao Galeão

A falta de atuação imediata inviabilizará os benefícios do fortalecimento do hub e reforçará a perda de conectividade e *market share* do Rio de Janeiro no mercado de transporte aéreo, efeito *que já se manifesta claramente no cenário pós-COVID*.



OBRIGADO

Secretaria de
Transportes



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO